WIELKI KONKURS ● GŁÓWNA NAGRODA: LOT NA MYŚLIWSKIM SAMOLOCIE ODRZUTOWYM

DNI LOTNICTWA

WYDANIE SPECJALNE TYGODNIKÓW

Skrzydlata POLSKA

Wiraże

NUMER 35 ● 26 SIERPNIA 1959 ROKU

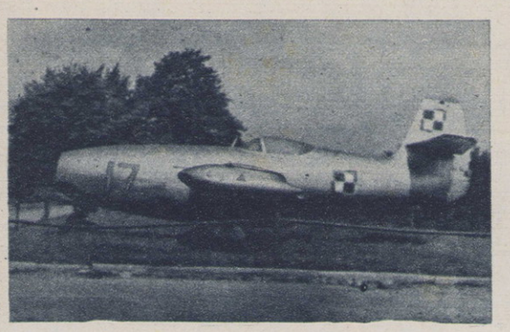
Tajemnica srebrnej tafli

Odnaleziony w chmurach

Dziewczęta podniebnych szlaków

Na ratunek • Awiator

2 zł



Pierwszy samolot odrzutowy Jak-23, który wszedł na uzbrojenie naszej armii.

1944

1 kwiecień — W Związku Radzieckim w Grigoriewskoje rozpoczęło się formowanie 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków".
28 maj — W Grigoriewskoje odbyła się pierwsza promocja oficerów-pilotów 1 Pułku „Warszawa".
22 lipiec — Powstanie Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, ogłoszenie Manifestu Lipcowego.
7 sierpień — Utworzenie Wydziału Lotniczego przy PKWN w Lublinie.
20 sierpień — 2 Pułk „Kraków" wykonał pierwszy lot bojowy w rejonie Płońska.
23 sierpień — 1 Pułk „Warszawa" wykonał pierwszy lot bojowy, osłaniając działanie 3 Pułku Szturmowego w rejonie Warki.
30 październik — Zorganizowanie grupy konstruktorskiej LWD w Lublinie.

1945

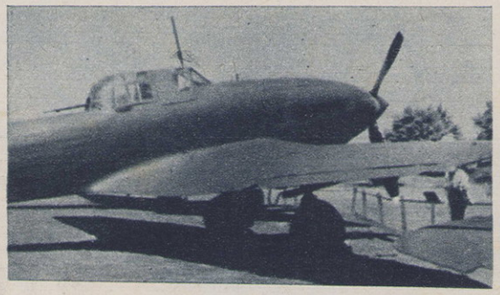
12—17 styczeń — Samoloty Pułków „Warszawa" i „Kraków", współdziałając z wojskami naziemnymi 1 Armii WP, brały udział w walkach o wyzwolenie stolicy.
14 luty — Nad Piłą, wykonując taran na hitlerowskie czołgi, zginął jeden z nauczycieli i wychowawców młodych polskich pilotów, komunista, radziecki oficer — instruktor kpt. pil. Oleg Matwiejew.
16 marzec — W czasie walk o Kołobrzeg zginął zasłużony nauczyciel i wychowawca młodych polskich pilotów, komunista, radziecki oficer — instruktor ppłk. pil. Jan Tałdykin.
23—31 marzec — Samoloty polskich jednostek wykryły i zniszczyły hitlerowską wyrzutnię bomb latających V-2 na wyspie Chrząszczewo koło Kamienia Pomorskiego.
30 marzec — Z lotniska na Okęciu wystartował do pierwszego lotu po wojnie samolot PLL „Lot".
13 kwiecień — Powstała Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych.
Maj — Ukazał się pierwszy w Polsce Ludowej numer „Skrzydlatej Polski".
Maj — Pierwsze po wyzwoleniu loty w Fordonie i na Żarze.
Czerwiec — Lotnictwo wojskowe przekazało 100 samolotów Po-2 aeroklubom regionalnym.
2 wrzesień — Pierwsze w Polsce Ludowej Święto Lotnictwa w Warszawie.
10 październik — Ukonstytuował się Tymczasowy Zarząd Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.
10 listopad — Oblatano pierwszy po wojnie prototyp polskiego samolotu „Szpak-2" konstrukcji LWD.

1946

6 styczeń — Pierwsza w Polsce Ludowej promocja oficerów Technicznej Szkoły Lotniczej.
25 styczeń — Rozporządzeniem Ministra Komunikacji powołano do życia Instytut Szybownictwa w Bielsku.
Marzec — Podpisanie umowy lotniczej polsko-radzieckiej. Związek Radziecki zobowiązał się dostarczyć Polsce wszelkiej możliwej pomocy w dziedzinie lotnictwa.
26—27 sierpień — VII (pierwsze po wyzwoleniu) Krajowe Zawody Lotnicze w Bielsku.
18 wrzesień — W Warszawie ukonstytuował się Tymczasowy Zarząd Główny Ligi Lotniczej.

1947

18—27 marzec — Odrodzone Lotnictwo Wojskowe bierze czynny udział w akcji przeciwpowodziowej (wykonano 142 loty w czasie 170 godzin, zrzucono 5 ton żywności, 4 tony paszy i 100 ton bomb na zatory lodowe).
Marzec — Oblatanie prototypu samolotu „Żak—1" konstrukcji LWD.
2 czerwiec — Oblatanie prototypu szybowca IS „Sęp" w Bielsku.
1—8 sierpień — Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Samedan (Szwajcaria) z udziałem ekipy polskiej. Pil. Adam Zientek zdobywa 1 miejsce w konkurencji szybkości.
7 wrzesień — Ambasada ZSRR w Polsce przekazała Zarządowi Głównemu LL spadochrony — dar „Osoawiachimu" dla Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.



Samolot szturmowy Il-10.

1948

Styczeń — Oblatanie prototypu samolotu „Żak-2" konstrukcji LWD.
22 luty — Oblatanie prototypu samolotu „Junak" konstr. inż. Sołtyka.
25 luty — Powszechna Organizacja „Służba Polsce" przejmuje szkolenie lotnicze młodzieży.
24 kwiecień — Oblatanie prototypu szybowca IS-2 „Mucha" w Bielsku.
15 maj — Liga Lotnicza przejęła od Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji modelarstwo lotnicze i spadochroniarstwo.
8—20 czerwiec — Krajowe Zawody Szybowcowe z udziałem ekipy Czechosłowacji na Żarze.
28 lipiec — Polscy szybownicy (Adamski, Kempówna, Zientek) lądują w Austrii pod Wiedniem po zespołowym przelocie z Żaru.

1949

Kwiecień — Oblatanie prototypu samolotu „Zuch-2".
Kwiecień — Oblatanie prototypu szybowca IS-5 „Kaczka" w Bielsku.
2—29 maj — Odbyły się na Żarze I Krajowe Zawody Szybowcowe Juniorów.
6—13 czerwiec — Na Żarze odbyły się I Zawody Państw Demokracji Ludowej.
Czerwiec — Samoloty PLL „Lot" wzięły udział w akcji opylania 25 000 ha lasów w województwie katowickim.
16 lipiec — W Warszawie oblatano motoszybowiec „Pegaz".
17 lipiec — W Warszawie na Okęciu wylądował samolot komunikacyjny Il-12, pierwszy z serii zakupionych przez „Lot" w ZSRR samolotów tego typu.
Lipiec — FAI zatwierdziła międzynarodowy rekord pil. Kempówny szybkości w przelocie trójkątnym 100 km — 50 km/h. Jest to pierwsza pozycja, jaką Polska Ludowa uzyskała na liście rekordów międzynarodowych.

Grupa pilotów 1 PLM „Warszawa" na lotnisku pod Lublinem przed pierwszym lotem bojowym.

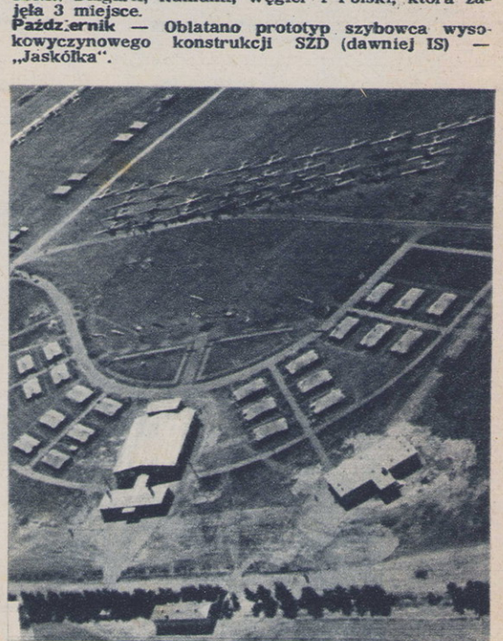
30 wrzesień — FAI wprowadziła na wniosek Polski najwyższą odznakę pilota szybowcowego — złotą odznakę z trzema diamentami.
21 grudzień — Na lotnisku IS-u oblatano prototyp szybowca akrobacyjnego „Jastrząb".
Grudzień — Aeroklubы regionalne włączają się do Ligi Lotniczej, stając się Aeroklubami LL.

1950

4—5 maj — W Warszawie odbył się I Walny Zjazd Ligi Lotniczej.
10—11 lipiec — Oblatanie prototypu szybowca IS-2 „Mucha-ter".
20 sierpień — W czasie pokazów na Święcie Lotnictwa w Warszawie mieszkańcy stolicy oglądali po raz pierwszy samoloty odrzutowe. Piloci sportowi LL w czasie pokazów przelecieli nad publicznością tworząc z samolotów CSS-13 napis: „Pokój".
Sierpień — Oblatano prototyp szybowca ze skrzydłami o profilu laminarnym, IS-7 „Osa".

1951

25 styczeń — W Warszawie odbyła się premiera pierwszego polskiego, pełnometrażowego filmu o tematyce szybowcowej „Pierwszy start", zrealizowanego przez PP „Film Polski" przy współudziale Ligi Lotniczej.
2 luty — W Katowicach oblatano prototyp bezogonowca IS-6-X „Nietoperz" konstrukcji IS-u.
2—8 wrzesień — W Poznaniu odbyły się II Międzynarodowe Zawody Modeli Latających z udziałem ekip ZSRR, Bułgarii, Rumunii, Węgier i Polski, która zajęła 3 miejsce.
Październik — Oblatano prototyp szybowca wysokowyczynowego konstrukcji SZD (dawniej IS) — „Jaskółka".



Leszno w czasie Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1958 roku.

Listopad — Pierwsze loty pierwszego polskiego śmigłowca eksperymentalnego konstrukcji inż. Żurakowskiego z IL.

1952

18 czerwiec — Pilot doświadczalny A. Abłamowicz wykonał w Bielsku po raz pierwszy w Polsce na szybowcu beczkę sterowaną na holu.
19 lipiec — Związek Młodzieży Polskiej objął szefostwo nad Wojskami Lotniczymi.
20 lipiec — W Warszawie odbyły się wielkie pokazy lotnicze z okazji Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej, na których piloci LL wykonali na samolotach „Zlin" napis na niebie: „ZMP".
3—10 sierpień — W Warszawie odbyły się I Krajowe Zawody Spadochronowe.
Październik — Z inicjatywy PLL „Lot" na terenie PGR Leszno w województwie warszawskim odbyły się pierwsze próby wysiewu nawozów sztucznych przy pomocy samolotu.

1953

25 styczeń — W Warszawie odbył się I Krajowy Zjazd Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej („Skrzydła i Motor" i „Skrzydlata Polska").

Z OKAZJI DNI LOTNICTWA

DWIE BRATNIE REDAKCJE

Wiraże — TYGODNIK WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK

Skrzydlata Polska

połączyły swe wysiłki i przygotowały zgodnie z założeniami i programem prac Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa numer specjalny o charakterze jednodniówki.

Numer niniejszy przygotowały obydwa zespoły redakcyjne przy współpracy Aeroklubu PRL i PLL LOT w następującym składzie: Zdzisław Czerwiński, Paweł Elsztein, Bolesław Gaczkowski, Bogdan Kaznowski, Jerzy R. Konieczny (redaktor naczelny tyg. „Skrzydlata Polska"), Edmund Kraśniewski (Aeroklub PRL), Tadeusz Malinowski, Zdzisław Nowak (PLL LOT), Stanisław Reperowicz (redaktor naczelny tyg. „Wiraże"). Jadwiga Sarnocińska, Janusz Wojciechowski, Edward Zaczek, Jerzy Zarębski. Opracowanie graficzne: Stanisław Kopf. Okładkę wykonał Józef Kończak. Zdjęcia w numerze: CAF, WAF, B. Koszewski, J. Płatek, W. Słupik, P. Elsztein, archiwum własne.

13 marzec — Oblatano pierwszy seryjny dwumiejscowy szybowiec „Bocian" konstr. SZD.
10 maj — W Warszawie odbyła się Krajowa Konferencja Zjednoczeniowa Ligi Przyjaciół Żołnierza, Ligi Lotniczej i Ligi Morskiej, która postanowiła połączyć trzy dotychczas działające organizacje w jedną, pod nazwą: Liga Przyjaciół Żołnierza.
14—28 czerwiec — W Lesznie odbyły się I Szybowcowe Mistrzostwa Polski, oddzielnie w klasyfikacji męskiej i żeńskiej.
24 listopad — Oblatywanie prototypów szybowców: wyczynowego — „Mucha-100" i szkolnego — „Czapla", konstrukcji SZD.

1954

11 czerwiec — Jerzy Kubaczewski ustanowił pierwszy dla Polski spadochronowy rekord świata w skoku na celność lądowania z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (1,66 m od środka koła).
13—27 czerwiec — W Lesznie odbyły się Międzynarodowe Zawody Szybowcowe z udziałem ekip 9 państw. Polska zajęła pierwsze miejsce. Indywidualnie zwyciężył E. Makula.
Sierpień — W Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie otwarta została wystawa pt. „Na straży polskiego nieba", obrazująca 10-letni dorobek lotnictwa Polski Ludowej.
Wrzesień — Oblatanie prototypu szybowca doświadczalnego konstrukcji SZD „Jaskółka M" (motylek).
Wrzesień — Oblatanie prototypu szybowca wysokowyczynowego SZD-11 „Albatros".
3—10 październik — W Białymstoku odbyły się I Spadochronowe Mistrzostwa Polski.
Październik — Oblatanie pierwszego po wojnie polskiego wodnosamolotu sportowego SP-AFY (przerobiony przez Instytut Lotnictwa (Piper „Cub").
Listopad — Zbigniew Chromik skonstruował pierwszy polski spadochron wyczynowy SW-2 o czaszy kwadratowej.
Grudzień — Zorganizowanie w Polsce lotnictwa sanitarnego przez Ministerstwo Zdrowia.

I Krajowe Zawody balonowe w Poznaniu (1958 r.).

1955

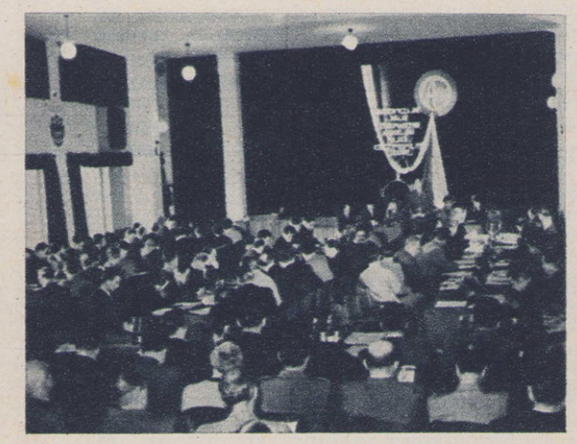
16 kwietnia — W 10 rocznicę powstania, za zasługi w dziedzinie wyszkolenia i wychowania kadr lotniczych sił zbrojnych PRL, Rada Państwa odznaczyła Oficerską Szkołę Lotniczą im. Janka Krasickiego i Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych im. Walerego Wróblewskiego Orderami „Sztandar Pracy" II klasy.
18 luty — Podpisanie w Warszawie pomiędzy PRL i ZSRR umowy ustanawiającej między Warszawą a Moskwą rozpoczęcie regularnej komunikacji lotniczej obsługiwanej przez polskie i radzieckie samoloty.
28 luty — Pierwsze zebranie organizacyjne Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.
Maj — Do Chin wyjechała kilkunastoosobowa ekipa polskich specjalistów szybowcowych (piloci i kadra techniczna) celem zorganizowania chińskiego szybownictwa i przemysłu oraz wyszkolenie pierwszych instruktorów w tej dziedzinie sportu lotniczego.
20 czerwiec — Podpisano umowę o żegludze powietrznej pomiędzy Rządem PRL i Rządem NRD.
23 lipca — Oblatanie prototypu samolotu TS-8 „Bies", konstr. inż. T. Sołtyka.
29 lipiec — Otwarcie przez PLL „Lot" regularnej linii lotniczej Warszawa — Wiedeń.
Sierpień — Ekipa polskich spadochroniarzy zajęła czwarte miejsce (za ZSRR, CSR i Bułgarią) na Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii.
3—14 wrzesień — Na Żarze odbyły się I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów.
30 września — 9 październik — W Warszawie odbyły się I Samolotowe Mistrzostwa Polski.
Październik — Do Indii wyjechała grupa polskich szybowników wyczynowych celem zademonstrowania w locie na Międzynarodowych Targach w Delhi wystawionego tam sprzętu — szybowców: „Mucha", „Jaskółka" i „Bocian".
Październik — Próby w locie prototypu polskiego lekkiego samolotu komunikacyjnego CSS-12.
23 listopad — Premier Indii Nehru odbył po pokazach polskich szybowników w Delhi lot na polskim szybowcu „Bocian", który pilotowała Wanda Szemplińska.
Grudzień — Otwarcie przez PLL LOT linii lotniczej Warszawa — Belgrad.

1956

3 luty — W Warszawie odbyło się pierwsze walne zebranie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.
9 marca — Oblatano prototypy nowych szybowców konstrukcji SZD: „Sroka" (treningowy) i „Jaskółka L" (laminarny).
7 kwiecień — Na ekrany kin w Warszawie wszedł nowy barwny film o tematyce lotniczej pt. „Sprawa pilota Maresza", zrealizowany wg powieści Janusza Meissnera „Niebieskie drogi".
15 kwiecień — W Warszawie odbyło się z inicjatywy „Skrzydlatej Polski" zebranie organizacyjne Lotniczej Komisji Historycznej Aeroklubu PRL, na którym przyjęto tymczasowy regulamin pracy i wybrano zarząd.
29 czerwiec — 13 lipiec — We Francji odbyły się Szybowcowe Mistrzostwa Świata z udziałem m. in. szybowników polskich. M. Gorzelak zajął na „Jaskółce" 3 miejsce w kategorii szybowców jednomiejscowych. Nowotarski — Sandauer zajęli szóste miejsce w dwumiejscówkach.

Popularna „szóstka Dębowskiego". Stoją od lewej: kpt. pil. Bogusz, kpt. pil. Figurski, mjr pil. Dębowski, mjr pil. Zadara, kpt. pil. Grundman i kpt. p.l. Mielczarek.

24 lipiec — W Warszawie na lotnisku Babice wylądował po raz pierwszy radziecki odrzutowy samolot pasażerski — Tu-104.
26 czerwiec — 28 lipiec — W Świdniku odbył się pierwszy w Polsce kurs dla pilotów śmigłowcowych. Grupa pilotów szkolona pod kierunkiem radzieckiego instruktora — rekordzisty świata W. Winickiego zdobyła kwalifikacje pilotów doświadczalnych i instruktorów śmigłowcowych.
29 lipiec — 5 sierpień — W Moskwie odbyły się III Spadochronowe Mistrzostwa Świata z udziałem ekipy polskiej.
30 wrzesień — Przy Aeroklubie PRL powołano Radę Balonową, co zapoczątkowało w Polsce reaktywowanie sportu balonowego po wojnie.
16—17 grudzień — W Warszawie odbyło się nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL. Reaktywowanie pełnej działalności APRL.
28 grudzień — A. Abłamowicz na samolocie TS-8 „Bies" ustanowił w locie wysokościowym (7 200 m) pierwszy w Polsce Ludowej samolotowy rekord świata.



Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL (grudzień 1956 r.)

1957

30 styczeń — Przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich reaktywowany został Klub Sprawozdawców Lotniczych.
Luty — Pierwsze loty szybowca szkolnego „Czajka".
14 kwiecień — 55 pilotów PLL LOT otrzymało honorowe odznaki za przelecenie na samolotach komunikacyjnych 1 000 000 km.
24 kwiecień — Otwarcie nowej linii lotniczej PLL LOT z Warszawy do Aten.
9 maj — Zespołowy przelot szybowników Aeroklubu Warszawskiego do ZSRR (okolice Smoleńska — zdobyto 9 diamentów, ustalono 2 rekardy Polski).
23—25 maj — W Warszawie odbyła się pierwsza w Polsce Ogólnokrajowa Konferencja Techniki Rakietowej i Astronautyki.
26 maj — Pierwszy (po osiemnastu latach) lot balonu „Syrena" Aeroklubu Warszawskiego.
4 wrzesień — Kpt. Tadeusz Dula wykonał z wysokości ok. 12 400 m skok z opóźnionym otwarciem spadochronu z samolotu odrzutowego Il-28.
5 wrzesień — Ryszard Witkowski ustanowił na śmigłowcu SM-1 pierwszy w Polsce międzynarodowy rekord śmigłowcowy (prędkość wznoszenia na wysokość 3 000 m).
8 wrzesień — Na lotnisku Babice w Warszawie odbyły się wielkie (pierwsze na tak szeroką skalę w Polsce) pokazy lotnicze z okazji Święta Lotnictwa Polskiego. Wzięło w nich udział ok. 400 samolotów różnych typów.
12 wrzesień — Pierwsze loty nowego samolotu szkolno-treningowego S-4 „Kania-2".
15 wrzesień — Oficerska Szkoła Lotnicza w Radomiu nazwana została imienia Żwirki i Wigury.
Wrzesień — PLL LOT zakupiły w Belgii 3 samoloty Convair-240 (40 miejsc).
16—19 październik — W Warszawie odbył się I Ogólnopolski Konkurs Akrobacji Szybowcowej.
12 listopad — Inauguracyjne zebranie Klubu Seniorów Lotnictwa APRL w Warszawie.
21 listopad — A. Abłamowicz ustanowił 2 rekordy Polski na cywilnym samolocie odrzutowym Jak-23.

1958

10 luty — Oblatanie prototypu szybowca wyczynowego „Mucha-Standard" konstrukcji SZD.
22—23 luty — W Warszawie odbyło się II Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL, które podjęło uchwałę o nadaniu godności Honorowego Prezesa Aeroklubu PRL — Prezesowi Rady Ministrów Józefowi Cyrankiewiczowi. Premier Józef Cyrankiewicz przyjął prezesurę honorową APRL.
9 kwiecień — Otwarcie przez PLL LOT nowej linii lotniczej na trasie Warszawa — Londyn.
21 maj — W Warszawie oblatano samolot sportowo-turystyczny PZL-102 „Kos".
15—29 czerwiec — W Lesznie odbyły się VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata oraz Kongres OSTIV, zorganizowane przez Aeroklub PRL. A. Witek zdobył tytuł mistrza świata w klasie standard.
24—27 czerwiec — Ekipa polska zajmuje pierwsze miejsce w VI Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających na Węgrzech.
26 czerwiec — Pierwsze loty samolotu szkolno-treningowego M-2.
Czerwiec — Na Międzynarodowych Targach w Poznaniu pokazano po raz pierwszy w Polsce modele radzieckich sputników I i II.
3—16 sierpień — Na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie Anna Franke zdobywa tytuł wicemistrzyni świata. Nasza drużyna kobieca zdobywa również zespołowe wicemistrzostwo.
7 sierpień — Stanisław Żurad zdobywa na mistrzostwach świata modeli z napędem gumowym w Anglii tytuł wicemistrza świata.
31 sierpień — W Poznaniu odbyły się I Krajowe Zawody Balonowe.
10 październik — Pod Krakowem odbyła się pomyślna próba wyrzucenia prototypu pierwszej polskiej rakiety jednostopniowej RM-1.
20 październik — Oblatanie szybowca treningowego SZD-16 „Gil".
4 listopad — Pierwsze w Polsce lądowanie śmigłowca SM-1 na dachu 11-piętrowego „Grand-Hotelu" w Warszawie.
5 listopad — Otwarcie przez PLL LOT linii lotniczej na trasie Warszawa — Zurich.

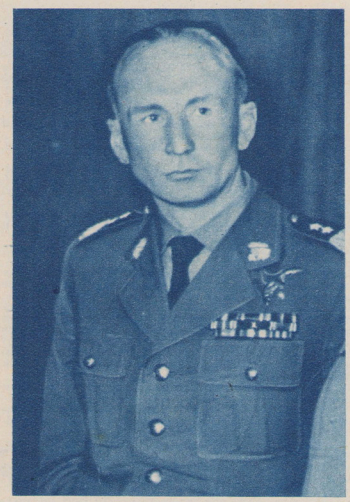
1959

4 styczeń — Oblatanie prototypu szybowca wysokowyczynowego SZD-19 „Zefir".
10 marzec — Kpt. Zdzisław Szwedziuk z OSL w Dęblinie wykonał jako pierwszy w Polsce 1 000 skok.
20—21 marzec — Oblatanie pierwszego polskiego szybowca metalowego „Pliszka".
12 kwiecień — III Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL.
25 kwiecień — W Muzeum Techniki w PKiN otwarta została wystawa modeli radzieckich sputników, które wystrzelono w latach 1957—1958.
1 maj — Pierwszy lot nowego balonu „Katowice" Aeroklubu Śląskiego.
31 maj — Na 52 Konferencji Generalnej FAI w Moskwie prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz wybrany został wiceprezydentem FAI.
1 czerwiec — Otwarcie przez PLL LOT nowej linii na trasie Warszawa — Amsterdam.
31 maj — 3 czerwiec — W Lesznie odbyły się VII Miedzynarodowe Zawody Modeli Latających. Ekipa polska zajęła 3 miejsce.
7 czerwiec — W Poznaniu odbyły się Zawody Balonowe o puchar MTP. Zwyciężył Zbigniew Burzyński.
22 lipiec — W czasie wielkiej defilady wojskowej i sportowej w Warszawie z okazji 15-lecia Polski Ludowej wykonany został po raz pierwszy na świecie przelot 64 myśliwskich samolotów odrzutowych w zwartym szyku nazwanym „taflą".
Lipiec — Oblatano prototyp samolotu komunikacyjnego MD-12.

Przed defiladą.

Z OKAZJI DNI LOTNICTWA

Rozmawiamy



Z DOWÓDCĄ WOJSK LOTNICZYCH i OPL OK GENERAŁEM DYWIZJI PILOTEM JANEM FREY-BIELECKIM

— Defilada lotnicza 22 lipca zachwyciła warszawską publiczność. Może by Obywatel Generał zechciał scharakteryzować pokrótce rozwój i stan obecny naszego lotnictwa wojskowego?

— Propozycja dowcipna — w paru zdaniach zawrzeć referat. Ale spróbuję. Wyręcza mnie — „Tafla".

— Właśnie, dlaczego to piękne ugrupowanie 64-ech samolotów myśliwskich lecących w zwartym szyku, nazwane „Taflą" myśliwską", stanowić może wskaźnik jakości naszego lotnictwa?

— Z dwóch powodów: ze względu na dobór załóg oraz ze względu na długotrwałość treningów.

— Mianowicie?

— Powiedzmy jakie są trudności wykonania takiego lotu. A więc najpierw ciasnota. Spójrzcie uważnie na fotografię z lotu tego ugrupowania: 36 maszyn lecących w środku „Tafli" otoczonych jest wieńcem 28-miu okalających samolotów. Odstępy i odległości równe „zero", czyli końce skrzydeł sąsiadujących samolotów winny znajdować się na jednej linii równoległej do osi kadłuba; analogicznie końce dziobów i ogonów sąsiednich samolotów. Tak więc miejsca mało i sytuacja nie pozwala na duże błędy. Jeśli zaś uwzględnić, że to tylko z ziemi wydaje się, że samoloty lecą obok siebie nieruchomo, a naprawdę te kilkatonowe maszyny mają ciągłe wzajemne wahania, parowane przez pilotów — no, to trudno się dziwić, że po takim locie gdy się wysiada z samolotu koszula paruje jak po wyjściu z łaźni: Jest co robić w powietrzu!

Po drugie sprawa zbiórki. Niepodobna przecież startować na raz taką ławą samolotów. Toteż startujące kolejno klucze muszą w powietrzu spotkać się w określonym punkcie przestrzeni, w określonym ściśle czasie i złączyć się w jedno ugrupowanie. Zapewniam was, że nie taka to łatwa sprawa.

Skoro takie i temu podobne trudności kryją się za „podszewką" takiego lotu, to sądzę, że „Tafla" może być miernikiem postępu i poziomu naszego lotnictwa, zwłaszcza, jeśli dodać, że do wykonania tego zadania wyznaczyliśmy personel jednego związku taktycznego, zaś treningi trwały — w odróżnieniu od lat poprzednich — zaledwie kilka dni.

— Jak to jednak jest możliwe, aby zespół nawet doświadczonych lotników wykonywał takie zadanie po bardzo krótkim okresie przygotowania?

— W tym właśnie cały sekret, który nazywamy „szkołą latania".

— Czy można powiedzieć, że ukształtowała się u nas nasza własna szkoła latania?

— Wolałbym uniknąć sformułowań trącących odrobiną megalomanii: współczesne lotnictwo to technika plus człowiek. W dziedzinie techniki lotniczej — wiadomo, nie dorównujemy czołówkom światowym, trzymamy się światowej przeciętnej, mając jednak perspektywę coraz lepszego wyposażenia w oparciu o współpracę z krajami naszego obozu. Co się zaś tyczy człowieka to tu działa metoda doboru, metoda wychowania i metoda szkolenia. Czy to nasza własna „szkoła"? Wzięliśmy i bierzemy co najlepsze z przeszłości i z doświadczeń innych i rozwijamy w oparciu o własną praktykę, analizę i koncepcję. Z przedwojennej polskiej „szkoły latania" bierzemy stawkę na śmiałego, pełnego inicjatywy pilota, z radzieckich doświadczeń — poglądowość, przystępność i naukowo uzasadnioną kolejność nauczania, ze współczesnych „szkół" lotniczych w świecie — stawkę na symulatory (kabiny treningowe dla przećwiczenia elementów lotu na ziemi). A co sami? No, powiedzmy skromnie, całość, rozpoczynającą się od znanej w lotnictwie sportowym „piramidy" z modelarzami u podstawy, a szybownikami II-giej klasy w trzonie i kończącą się na 23—24-letnich pilotach poziomu I klasy lecących w „Tafli" nad Warszawą.

— Dziękując Obywatelowi Generałowi za interesujące myśli chciałbym ze swej strony dorzucić, że już w pierwszych latach wojny okazało się, jak wielkie znaczenie ma w pełni wyszkolona kadra lotnicza.

— Prawda? Choć przedtem — jak w 1939 roku — ta kadra latała na niedoskonałych P-11, a później szybko, łatwo i jakże skutecznie przesiadła się na nowoczesny sprzęt? Tak. Podstawowy nasz kapitał — to wyszkolony lotnik, wychowany jako gorący patriota Polski Ludowej.

Rozmawiał: **ST. REPEROWICZ**

Z PREZESEM AEROKLUBU PRL STEFANEM ANTOSIEWICZEM

PREZESA Aeroklubu PRL i Wiceprezydenta FAI, Podsekretarza Stanu Stefana Antosiewicza znajdujemy na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Właśnie wysiadł z kabiny Jaka-18. Prosimy o chwilę rozmowy.

— Panie Prezesie! Chcielibyśmy zapytać, jakie najważniejsze problemy widzi Pan w pracy Zarządu Głównego i zarządów aeroklubów regionalnych?

— Każdy problem rozpatrywany na zebraniach Zarządu Głównego jest jednakowo ważny. Wiecie przecież, że z drobnych spraw powstają wielkie. Dlatego staramy się wszystkie problemy rozpatrywać wnikliwie i jak najbardziej odpowiedzialnie. A jest ich niemało. Na czoło wysuwa się obecnie zagadnienie masowości — to znaczy zwiększenie ilości członków kół lotniczych, członków aeroklubów regionalnych, zwiększenie ilości aktywu lotniczego, włączenie do naszej pracy wszystkich, którzy kochają sport lotniczy. Zwra-

Z DYREKTOREM PLL „LOT" JANEM KRZYWICKIM

— Czy przewiduje Pan w najbliższym czasie jakieś lotsze przeloty?

— Tak, i to bardzo daleko. Udaję się na doroczne walne zgromadzenie IATA — do Tokio.

— Jakie zagadnienia będą tam omawiane?

— Trzy zasadnicze: handel, technika i finanse. Poza tym szczególnie ciekawa będzie dyskusja nad problematyką wprowadzenia do ruchu w światowej komunikacji lotniczej samolotów odrzutowych.

— Czy do Tokio poleci Pan samolotem PLL LOT?

— Jeszcze nie, ale wcale nie rezygnujemy w przyszłości z ewentualnego otwarcia takiej linii.

— Jeżeli takie zamierzenia stoją przed LOT-em, to jak Pan Dyrektor widzi jego przyszłość?

— Naszym celem jest dalszy rozwój linii zagranicznych, który powinien być jednak zharmonizowany z ogólnym rozwojem i kierunkiem naszych stosunków gospodarczych. Tak więc badamy możliwości latania do krajów Bliskiego i Dalekiego Wschodu oraz do krajów Afryki, które po usamodzielnieniu się dążą do nawiązania stosunków handlowych z zagranicą. Na Dalekim Wschodzie interesuje nas Pekin i jak już wspomniałem Tokio. Nie są to jednak projekty do zrealizowania w najbliższej przyszłości, wymagają bowiem gruntownego przygotowania i studiów.

camy też specjalną uwagę na to, aby poziom naszego sportu był jak najwyższy. Wyrabia on przecież u młodzieży odwagę, siłę woli, zdecydowanie i śmiałość. Wychowujemy również młodych na patriotów naszej Ojczyzny. Specjalną troską otaczamy sprawę bezpieczeństwa lotów.

— Ile czasu zajmuje Panu praca społeczna w lotnictwie sportowym?

— Często odwiedzam nasze jednostki terenowe, regularnie — co tydzień, czasami i częściej, mamy zebrania Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Na brak pracy nie mogę narzekać...

— Więc jak spędza Pan wolny czas?

— Najpierw trzeba go mieć. Ale jeśli mam wolną godzinę, to oczywiście jestem na lotnisku Gocław.

— Ostatnio dużo lata Pan na samolocie Jak-18 — jak Pan ocenia tę maszynę?

— Jest doskonała, a przede wszystkim łatwa w obsłudze. Niestety, za mało mamy samolotów tego typu w naszych jednostkach terenowych. Czekamy niecierpliwie kiedy przemysł zaopatrzy nas w nowe polskie maszyny typu „M-4". Oby były przynajmniej tak udane jak Jaki-18.

— A który z wyprodukowanych w Polsce Ludowej samolotów uważa Pan za najlepszy?

— „Zuch-1". Posiadał przecież prędkość maksymalną 225 km/h. Osiągnął praktyczny pułap 5 800 metrów i był ekonomiczny. Spalał na godzinę lotu niecałe 40 litrów benzyny.

— W przyszłym roku odbędą się w Niemczech zachodnich VIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Czy będziemy mogli utrzymać na nich przynajmniej tytuł mistrza świata w klasie standard?

— Kłopotliwe pytanie. Nie wątpię, że nasi szybownicy zrobią wszystko, aby utrzymać dotychczasową pozycję. Niestety, sprzęt nasz nie należy do najdoskonalszych. Mamy jednak nadzieję, że przemysł nie zawiedzie.

— Czy powinien być w Warszawie pomnik lotnika?

— Mieliśmy i mamy doskonałych lotników, którzy rozsławili imię Polski na całym świecie. Pomnik lotnika powinien stanąć w Warszawie. O tym natomiast, czy powinien on stanąć ponownie na Placu Unii Lubelskiej, Placu na Rozdrożu, czy na Placu Narutowicza obok którego zginął światowej sławy konstruktor, inżynier Puławski, czy też w innym punkcie stolicy — zadecydować powinni ci, z których składek powstanie ten symbol Polski Skrzydlatej.

— Ostatnie pytanie. Czy widzi Pan potrzebę realizowania nowego filmu lotniczego?

— Filmów lotniczych wiele nie ma. Najlepszy z wyprodukowanych dotychczas był bezsprzecznie „Pierwszy start". Czy nie mógłby jednak „Film Polski" zrealizować filmu dokumentalno-fabularnego z życia inżyniera pilota Jana Nagórskiego, jednego z pierwszych na świecie lotników polarnych, którego imię nosi stała radziecka stacja leżąca na ziemi Franciszka Józefa? Zresztą, na pewno pomógłby przy realizacji takiego filmu sam inżynier Nagórski. Jest przecież członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Rozmawiał: **EDMUND KRASNIEWSKI**

Z DYREKTOREM DLC MK inż. J. ZWIERZYŃSKIM

— Jako Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK kieruje Pan naszym lotnictwem cywilnym; czy jest Pan również pilotem?

— Naturalnie. Po ukończeniu pilotażu szybowcowego zacząłem latać na samolotach sportowych.

— Można by powiedzieć, że problemy lotnictwa widzi Pan Dyrektor dosłownie „odgórnie". Jakie w związku z tym ma Pan najciekawsze wspomnienia z „podniebnych szlaków"?

— Radosne i niezapomniane — to pierwsze oderwanie się od ziemi, pierwsze pół metra wysokości. Z przykrych wspomnień — groźba usunięcia ze szkoły szybowcowej za wykonanie w jednym z pierwszych samodzielnych lotów niezamierzonej akrobacji.

— Czy oprócz powietrznych uprawia Pan sporty „naziemne"?

— Nie dosłownie „naziemne". Moim sportowym „hobby", naturalnie poza lotnictwem, jak żeglarstwo.

— Czy ... „tropami Smętka"?

— Zgadł pan. Dla mnie Pojezierze Mazurskie, z którym zapoznałem się w roku 1945, to najpiękniejszy zakątek, nie tylko zresztą w Polsce. Moim zdaniem nie ma on sobie równego w całym świecie. Jestem wierny Mazurom od piętnastu lat i nigdy ich nie „zdradzę".

— Bardzo miła i na pewno skuteczna propaganda Mazur. A jak Pan widzi propagandę lotnictwa?

— Jestem członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, gdzie sprawy propagandy zostały w ostatnim czasie w sposób zasadniczy ustawione. Osobiście jestem zdania, że jednym z najważniejszych obecnie zadań jest dotarcie do najmłodszych, między innymi przez wprowadzenie odpowiednich zajęć do programów nauczania w szkołach i drużynach harcerskich. Poza tym osiągnięcia naszych szybowników, spadochroniarzy czy pilotów sportowych są chyba najlepszą propagandą.

— Czy nie uważa Pan jednak, że prasa codzienna za mało poświęca miejsca tym sukcesom?

— Ma pan bez wątpienia rację, ale... może jest to wynikiem tego, że sport lotniczy jest trudniejszy do poznania niż na przykład kolarstwo czy piłka nożna; stąd wywodzi się prawdopodobnie to małe stosunkowo zainteresowanie prasy. Mam nadzieję, że Klub Sprawozdawców Lotniczych przy SDP, skupiający w swych szeregach coraz więcej młodych zapalonych miłośników lotnictwa, przełamie stopniowo tę złą „passę" i zdobycie przykładowo biorąc, spadochronowego wicemistrzostwa świata przez Annę Franke z Aeroklubu Gliwickiego będzie równie szeroko komentowane jak chociażby... rozgrywki drugiej ligi piłkarskiej .

— Czy ma Pan jeszcze jakąś życiową „pasję"?

— O tak! Wiąże się to z działalnością dawnej Ligi Lotniczej, w której tak układały się stosunki, że trudno było „dorwać" się do szybowca i trudno było uzyskać możliwość latania. Może to była metoda selekcji ale metoda, która i najbardziej upartego miłośnika mogła zniechęcić. Stąd moja pasja do tępienia przeszkód związanych z udostępnieniem latania.

Rozmawiał: **Z. NOWAK**

— A jak wobec takich zamierzeń wygląda sprawa sprzętu?

— Czynimy starania, żeby go unowocześnić. Chcemy w ciągu najbliższych 5 lat dokonać zakupów samolotów turbośmigłowych.

— Jak nam wiadomo, PLL LOT obchodzi w tym roku 30-lecie swej działalności. Czy jubileusz ten będzie specjalnie zaakcentowany?

— Naturalnie. Jest to dla nas bardzo poważne osiągnięcie. Niewiele jest towarzystw lotniczych, które mogłyby się poszczycić tak długoletnią tradycją. Podsumowanie jubileuszu nastąpi na akademii w miesiącu wrześniu. Poza tym przewidujemy cały szereg imprez, które odbędą się w czasie tegorocznych Dni Lotnictwa. Chcemy przypomnieć i pokazać społeczeństwu nasze przedsiębiorstwo nie tylko od strony organizacyjnej i zawodowej, ale przede wszystkim chcemy pokazać zasłużonych ludzi naszego lotnictwa komunikacyjnego.

— W związku z tym chcielibyśmy zapoznać naszych czytelników z Panem Dyrektorem, właśnie od strony nie zawodowej. Czy może nam Pan na przykład powiedzieć: jaka była Pana najdłuższa podróż samolotem?

— To już dawne wspomnienia. Miało to miejsce w roku 1946. Jako oficer towarzyszący odbyłem wówczas wraz z generałem Karolem Świerczewskim podróż do USA, Meksyku i Kanady.

— Jaki był cel tej ciekawej podróży?

— W Stanach Zjednoczonych wzięliśmy udział w Kongresie Słowiańskim, w Kanadzie — złożyliśmy wizytę na zaproszenie rządu, a w Meksyku uczestniczyliśmy w uroczystościach z okazji objęcia funkcji przez prezydenta Meksyku Alemana.

— Jaka dziedzina sztuki Pana interesuje?

— Przede wszystkim opera. Podczas pobytu we Włoszech odniosłem niezapomniane wrażenie z mediolańskiej La Scali i opery rzymskiej.

— Pozwoli Pan, że zadam jeszcze jedno pytanie, ostatnie. Co Pana Dyrektora cieszy, a co smuci?

— Najbardziej cieszy mnie to, że robimy tyle dodatkowych lotów w tym sezonie, a smuci, że Ministerstwo Finansów nie dokonało jeszcze zasadniczych posunięć odnośnie właściwego ustawienia naszego przedsiębiorstwa w dziedzinie polityki finansowej.

— W imieniu pasażerów i czytelników życzymy Panu realizacji śmiałych zamierzeń, dalszych sukcesów, no i zgody Ministerstwa Finansów na zakreślone plany.

Rozmawiał: **Z. NOWAK**

Z DYREKTOREM CENTRALNEGO ZESPOŁU LOTNICTWA SANITARNEGO T. WIĘCKOWSKIM

DYREKTORA Tadeusza Więckowskiego spotkałem na lotnisku na Gocławiu gdy przygotowywał się do lotu technicznego kremowo - niebieskim „Super-Aero". Zaproponował mi więc, abym i ja poleciał z nim, na co oczywiście z przyjemnością się zgodziłem. Już w powietrzu miałem możność przekonać, się, że dyrektor T. Więckowski jest świetnym pilotem. Dwusilnikowy samolot w jego ręku był posłuszny niemal jak dziecko.

Gdy znaleźliśmy się znów na ziemi, w miłym pokoju zaczęliśmy naszą rozmowę.

— Panie Dyrektorze, od kiedy właściwie rozpoczęło po wojnie swoją pracę lotnictwo sanitarne?

— W zasadzie lotnictwo sanitarne rozpoczęło swoją działalność od grudnia 1955 r. Prawie równocześnie powstały zespoły lotnictwa sanitarnego w Warszawie, Katowicach, Wrocławiu, Bydgoszczy, Łodzi i Poznaniu.

— A jak przedstawia się bilans jego osiągnięć do chwili obecnej?

— Wyniki naszej pracy przez te cztery lata, jak na nasze możliwości, wyglądają wcale nieźle. W tym okresie przewieźliśmy samolotami 14 350 chorych wykonując 30 280 lotów, a nasi piloci przelecieli około 6 milionów kilometrów. Obecnie posiadamy już 16 zespołów, czyli we wszystkich województwach, z wyjątkiem tylko województwa opolskiego, gdzie taki zespół nie jest potrzebny, ponieważ znajdują się obok zespoły katowicki i wrocławski.

— Jak zauważyłem, używany przez lotnictwo sanitarne sprzęt jest dość różnorodny.

— Owszem. Nasi piloci latają na różnych typach samolotów. Podstawowym samolotem jest S-13. Poza tym posiadamy również Super-Aero 45, Brygadiry, Jaki, a nawet Pipery oraz jeden śmigłowiec SM-1.

— O ile mi wiadomo, inicjatorem utworzenia obecnego lotnictwa sanitarnego był Pan oraz pańska żona. W jaki sposób do tego doszło?

— Sama myśl zorganizowania lotnictwa sanitarnego nie należy do nas. W Polsce lotnictwo sanitarne istniało już przed wojną. W początkowym okresie po wojnie samoloty sanitarne znajdowały się przy aeroklubach — obsługiwali je piloci w czynie społecznym. Oparte na złych podstawach nie spełniało swojej roli. Gdy ostatecznie upadło, rozpoczęliśmy z żoną starania o stworzenie lotnictwa sanitarnego niezależnego od aeroklubów. Opublikowałem m. in. w tej sprawie szereg artykułów w „Skrzydlatej". Trzeba przyznać, że znaleźliśmy w tej sprawie dużo zrozumienia w Ministerstwie Zdrowia, a szczególnie u naczelnika doraźnej pomocy Krakowskiego oraz u dyrektora Departamentu Profilaktyki i Lecznictwa — doktor Cieślik. Ponadto bardzo przychylnie do naszych starań odnosiły się wszystkie instytucje, do których zwracaliśmy się. W organizowaniu naszego taboru z pomocą przyszło nam wojsko, WSK, PLL „Lot", skąd otrzymaliśmy w darze kilkanaście pierwszych samolotów.

— Wiemy, że obecnie lotnictwo sanitarne posiada w swych szeregach wysokokwalifikowanych pilotów. Czy mógłby Pan Dyrektor wymienić szczególnie wyróżniających się?

— Gdybym tu kogoś wymienił, byłoby to niesprawiedliwe. Wszyscy piloci latają z wielkim oddaniem i poświęceniem. Są nie tylko świetnymi, wysokokwalifikowanymi pilotami, ale również posiadają wysoki poziom moralny.

— Czy praca w lotnictwie absorbuje Panu dużo czasu?

— Obecnie, podczas sezonu letniego, przebywam na lotnisku niemal cały dzień.

— Mógłby Pan zdradzić nam na zakończenie własne hobby?

— Loty na śmigłowcu. Zresztą muszę tu dodać, że w przyszłości działalność lotnictwa sanitarnego wiążemy prawie tylko ze śmigłowcami. Spodziewamy się również, że przemysł dostarczy nam szybkie i lekkie śmigłowce na jednego chorego. Poza tym bardzo lubię słuchać muzyki Beethovena, Bacha, Prokofiewa, Chopina.

Rozmawiał: **M. RZESZOWSKI**

NA RATUNEK

Na ratunek! Czy wiesz co znaczą te słowa? To uparta walka pilota o bezpieczne i szybkie przewiezienie chorego do szpitala, to minuty i sekundy, które wloką się jak godziny. A serce bije tak mocno — prędzej, prędzej! Za plecami słychać ciężki oddech chorego...
Foto: B. Kaznowski (3)

SOBOTA była rekordowym dniem. Mieliśmy jedenastu chorych, w tym 4 wypadki.

Dr Józef Płodziński pełni dziś dyżur w stacji lotniczego pogotowia ratunkowego i jest pierwszym moim rozmówcą. Naprzeciw niego siedzi dyżurny pilot Sidorowicz ze wszystkimi tablicami i dokumentami dzisiejszych przelotów. Trudno jest nawiązać z tymi ludźmi rozmowę. Co chwila odzywa się dzwonek telefonu.

— Słucham. Stacja pogotowia lotniczego... Nie, pana Szymankiewicza nie ma. Jest w powietrzu. Kiedy wróci? — P. Sidorowicz spogląda w książkę. — Powinien wrócić za 35 minut.

— O czym mówiliśmy? Aha, o sobocie. Mieliśmy ciężki dzień... Znów odzywa się telefon. Tym razem dzwonią z Torunia. Proszą o przysłanie samolotu. Trzeba szybko przewieźć do Warszawy. Dr Płodziński krzyczy w słuchawkę. Nie może rozmówić się. Prosi o nazwisko chorego i nie może go otrzymać.

— Eh, te nasze telefony! Proszę podawać po literze. G— jak Genowefa...

Nareszcie udało się. Wiadomo, że chorą jest Alina G. z Aleksandrowa Kujawskiego. Rozpoznanie lekarskie: choroba wieńcowa. — Natychmiast, jak tylko będzie wolny samolot — wyślemy. Proszę czekać na nasz telefon.

Jak tylko będzie wolny samolot. Bo w tej chwili wszystkie znajdują się w powietrzu. Plenkiewicz poleciał do Gliwic z puszką izotopów promieniotwórczych.

Szymankiewicz do Ostrołęki po dwoje ciężko chorych dzieci, Majerowski do ciężkiego wypadku w Mławie, Gedymin do Wrocławia, Nawrocki leci z Kielc, Wiciński z Białegostoku, Wnuk z Bydgoszczy.

Pod oknami stoją trzy karetki pogotowia. Za chwilę, jak tylko wyląduje któraś z maszyn, pomkną z wyciem syreny do któregoś z warszawskich szpitali.

Już słychać warkot samolotu.

— „Garbaty" leci — rzuca przez okno wiadomość jeden z mechaników. Wychodzimy na lotnisko. Samochód sanitarny rusza także na płytę. Samolot ląduje. Dwaj mężczyźni w kitlach trzymają nosze. Leży na nich starsza kobieta, w bardzo ciężkim stanie. Otylia O. ma 68 lat. Cierpi na raka żołądka i wadę serca. Trzeba ratować jej życie. Z samolotu wysiada lekarz, pani dr Janina Łukowska, kierowniczka jednego z powiatowych stacji pogotowia ratunkowego w bydgoskiem.

Wraz z pilotem Wnukiem załatwia formalności związane z przelotem. Wchodzi do pokoju, gdy dr Płodziński skarży się, że w tej chwili nie ma na ziemi żadnego samolotu. Wnuk jest z Bydgoszczy.

Pani dr Łukowska porozumiewa się wzrokiem z pilotem Wnukiem.

— A może by...

— Polecimy my — stwierdza Wnuk.

Z Grudziądza do Gdańska trzeba przewieźć chorego. Natychmiast. Więc cóż z tego, że macierzystym lotniskiem Wnuka jest Bydgoszcz, a stacja pogotowia p. Łukowskiej leży gdzieś w dalekim powiecie? Na stacji jest lekarz. Poradzi sobie. A tu może umrzeć człowiek. — Tu pogotowie lotnicze. Proszę szybko połączyć Gdańsk. Hasło „Na ratunek"...

Za chwilę Wnuk z lekarzem Janiną Łukowską wystartują do Grudziądza.

A tymczasem wraca Szymankiewicz. Śmigłowiec lekko unosi się tuż nad zieloną trawą lotniska. Podbiegają sanitariusze. Wyszedł dr Płodziński. Pielęgniarka wynosi z kabiny sześcioletnią Kazię D. Szymankiewicz sam wynosi dziewięcioletniego chłopca Stefana M. Dwoje ciężko chorych, małych dzieci za kilka minut znajdzie się w szpitalu. Jedno na zapalenie opon mózgowych, drugie — mocznica, stan bardzo ciężki.

Karetka pogotowia rusza z lotniska i już za chwilę z Wału Miedzeszyńskiego słychać donośny gwizd syreny. Ustąpić miejsca! Wszystkie pojazdy zjeżdżają na bok szosy.

Już pod budynkiem nie ma ani jednej karetki. A tymczasem w powietrzu znów rozlega się warkot samolotu. Majerowski leci z jeszcze jednym dzieckiem. Urszulka B. z Mławy ma ostrą niewydolność krążenia. Samolot leciał przez cały czas na wysokości 20 metrów, aby nie narażać to biedne dziecko na głód tlenowy. Pielęgniarka jednak mimo to zużyła cały zapas tlenu. Dziecko jest blade, prawie sine. Chwyta je na ręce pilot i biegnie do ambulatorium.

— Szybko tlen!

Denerwuje się pilot dyżurny: „Gdzie te karetki". Ach, prawda, jeszcze nie mogły wrócić".

Ręka lekarza odkręca zawór butli tlenowej. Z gumowego węża tlen płynie na twarz Urszulki...

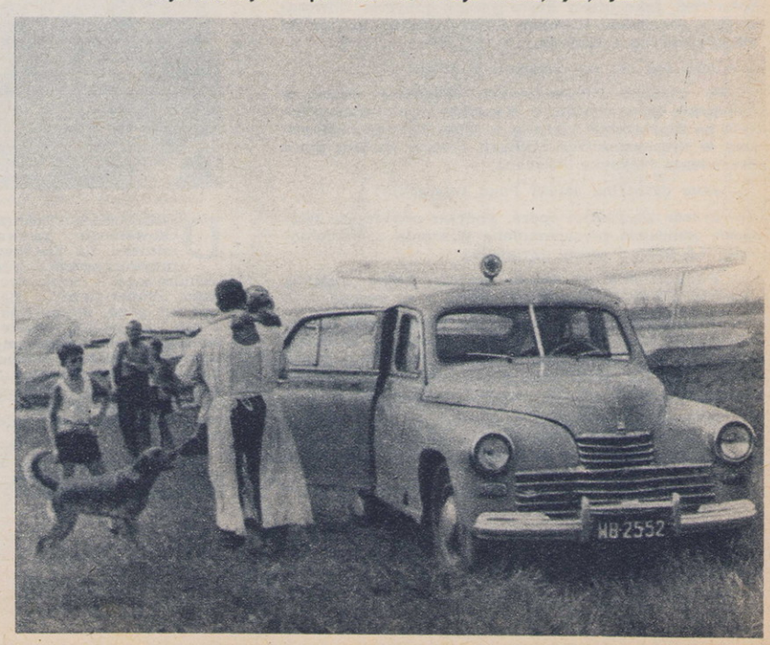
★

Czy trzeba rozmawiać jeszcze z lekarzem dyżurnym? Czy trzeba mu kraść rozmową drogocenne chwile, które tu mają wagę życia? I tak już przecież wszystko wiadomo, gdy spojrzeć na pilota niosącego chore dziecko lub lekarza podającego tlen.

MEDARD KRZYCKI

Ten chłopczyk jest ciężko chory. Natychmiast po przylocie na lotnisko został przewieziony karetką pogotowia do szpitala.

Sekundy grają rolę. Auto z wyciem syreny rusza z miejsca, wioząc młodocianego chorego — po ratunek. Droga wolna, gaz, gaz!



USZKODZONY SZYBOWIEC I ZABITY SĘP

ADAM Witek, mistrz świata w klasie standard z roku 1958, wielokrotny rekordzista świata i Polski, zdobywca złotej odznaki z trzema diamentami — to nie tylko zdolny szybownik, ale utalentowany ekonomista. Poza tym: czarujący człowiek. Składa się na taką ocenę wysoka kultura osobista, godność własna i poczucie humoru.

— Ale, ale... Żeby pana tak bardzo nie reklamować, niech pan szczerze odpowie: jakie braki i wady dostrzega w panu żona?

— Już spieszę wyliczać: nie lubię siedzenia w domu, wolę latać (dla czytelników na osobności — dużo przyjemności, a żadnych korzyści materialnych), nie lubię kota w domu, lubię grać w brydża, czytać gazety przy obiedzie, późno wstawać...

— Dosyć! Wystarczy. Pana niebezpieczne przeżycie?

— Lot w Himalaje w roku 1956. Byłem członkiem ekipy, która zapoznawała ludność hinduską z lataniem na szybowcach. W górach zderzyłem się z sępem o rozpiętości skrzydeł 3—4 metrów. Uszkodzony szybowiec i zabity sęp.

— Co pana najwięcej interesuje?

— Powiedzonka. Na przykład powiedzonko Wyspiańskiego: „Co tam panie w polityce?"

— Jak pan ocenia obecną sytuację międzynarodową w polityce?

— Pozytywnie.

— Co pana najwięcej denerwuje?

— Robienie propagandy wokół szybownictwa w Polsce. W takiej np. Austrii nie ma żadnej reklamy, za to są piękne wyniki. Tam się szanuje ten sport, bo się płaci ciężkie pieniądze za jego uprawianie.

— Rozmawiałem z Danutą Zacharą, która powiedziała: „Chciałabym, żeby wprowadzono u nas konkurencje kobiece w szybownictwie. W tej chwili sytuacja wygląda tak, że jest rzeczą trudną, aby którakolwiek z kobiet dostała się do kadry, ponieważ warunki są bardzo wyśrubowane". — Co pan o tym sądzi, panie Adamie?

— Sądzę, że moja koleżanka ma całkowitą rację. Mamy obecnie tyle szybowniczek, iż warto dla nich organizować osobne konkurencje. Będzie to na pewno i pożyteczne i sprawiedliwe.

— Wracając do pańskich wynurzeń na temat pobytu w różnych krajach stwierdzam, że pan często wyjeżdża. A słyszałem, że wielu sportowców narzeka na ciągły brak kontaktów zagranicznych.

— Bo ich w ogóle nie ma. Byłem za granicą raptem dwa razy i pod tym względem mogę siebie zaliczać do szczęśliwców. Inni nie wyjeżdżają wcale. Mamy mało okazji do wymiany doświadczeń ze sportowcami innych krajów. Czas wreszcie byłoby uregulować sprawę kontaktów zagranicznych.

— Pana hobby?

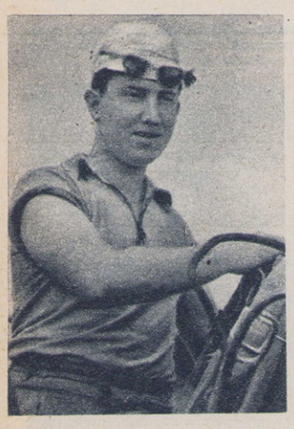
— Kosztowne: książki.

— Czego pan życzy czytelnikom?

— Zwycięstw. Sportowych i życiowych.

Rozmawiał: **(sz)**

ŻEBY CO PIĄTY CZŁOWIEK W POLSCE LATAŁ



Imię — Edward, nazwisko — Makula, lat — 29, sukcesy w życiu — dyplom inżyniera, inne sukcesy — sportowe: w roku 1954 pierwsze miejsce na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Polsce, w roku 1955 wicemistrzostwo Polski, w roku 1957 mistrzostwo Polski, wicemistrzostwo Jugosławii i trzecie miejsce na Węgrzech, aktualne rekordy Polski na trójkątach 200 — 300, złota odznaka z trzema diamentami itd.

Słowem: inż. Edward Makula to znana w kraju i za granicą osobistość „rozrabiająca" w sporcie. — Panie Edwardzie, z czego Pan jeszcze słynie?

— Z brydża. Celebruję brydża, bo ta gra zmusza do myślenia.

— Dużo pan wygrywa?

— Drugiej pensji nie dorabiam, brakuje szczęścia.

— A umiejętności?

— W brydżu??

— Nie. W szybownictwie...

— Widzi pan, szybownictwo to jeszcze nie taki sport jak brydż. Potrzeba tu dwóch rzeczy: szczęścia i umiejętności. Dużo dałbym, żeby wyeliminować to pierwsze. W rozgrywanych konkurencjach główną rolę przede wszystkim powinny spełniać: umiejętności i inteligencja. Żeby tak było, potrzeba odpowiedniego sprzętu i wyposażenia. Jeśli mowa o wyposażeniu, to u nas pozostaje niekiedy wiele do życzenia. Nikt się np. nie zainteresował przyrządem do znajdowania wznoszeń.

— Pan miał swoje tzw. „ciężkie chwile" w powietrzu?

— Lot w chmurze gradowej. Wkoło szybowca dziesiątki wyładowań atmosferycznych w kolorze fioletowo-purpurowym, uszkodzone skrzydło, brak maski tlenowej, potężne wznoszenie 60 m/sek. Gdybym wznosił się z taką szybkością jeszcze minutę dłużej, groziła mi natychmiastowa trzykrotna śmierć: z głodu tlenowego, przez roztrzaskanie szybowca, przez trafienie pioruna.

— Czego pan najbardziej nie cierpi?

— Skoków ze spadochronem.

— A co pan lubi?

— Prowadzić auto. Niestety, własnego nie mam. Żeby mieć samochód — trzeba dużo pracować, żeby zaś pracować — trzeba mało latać. A u mnie z tym lataniem...

— Więc współczuć czy gratulować?

— Nie wiem.

— Pan lata dla sławy i sukcesów czy dla przyjemności?

— W klubie latam tylko dla przyjemności. W zawodach latam tylko dla sukcesów i, można tak nazwać, sławy.

— Pana życzenia?

— Aby — powiedzmy — co piąty człowiek w Polsce poznał sztukę latania.

— Dziękuję. Do widzenia i — przyjemnych lotów.

Rozmawiał: **(sz)**

TAKI LOS!

LESZNO w czerwcu, rok 1959. V Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Ostatnie konkurencje — i oficjalne zakończenie Mistrzostw. Duża tablica z wynikami na skraju lotniska. I miejsce, Jerzy Popiel...

Mistrz Polski 59.

Poza tym: autor rekordu międzynarodowego, Mistrz Polski z roku 1953, zdobywca złotej odznaki z trzema diamentami, około 1300 wylatanych godzin.

Dużej rangi sportowiec. Młody, inżynier lotnictwa, kierownik techniczny Szkoły Szybowcowej w Jeżowie.

Dużo podróżuje po kraju. Trudno go złapać, nawet telefonem. Ostatnio przebywał na kilkunastodniowym zgrupowaniu szybowników w Lęborku.

Łączymy się z Lęborkiem. „Tak, jeszcze nie przyjechał". „Tak, przyjechał, ale jest na lotnisku, lata. Kiedy będzie przy telefonie. Trudno powiedzieć...".

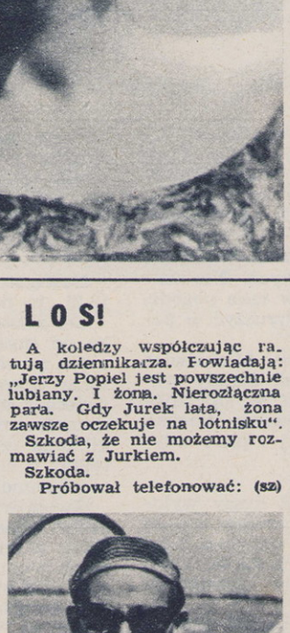
Cóż? Nie będzie wywiadu, nawet telefonicznego. Taki los!

A koledzy współczując ratują dziennikarza. Powiadają: „Jerzy Popiel jest powszechnie lubiany. I żona. Nierozłączna para. Gdy Jurek lata, żona zawsze oczekuje na lotnisku".

Szkoda, że nie możemy rozmawiać z Jurkiem.

Szkoda.

Próbował telefonować: **(sz)**



PRZEZ KWADRANS SAM NA SAM Z PELĄ MAJEWSKĄ

DZIEŃ dobry pani. Muszę przyznać, że jestem jakby rozczarowany. Moje — że tak powiem — wyobrażenie o ludziach z niebieskiego szlaku...

— Rozumiem. Nie wzbudzam zaufania. Nie mam wzroku jak stal, wystawionej na widok publiczny siły woli — i te rzeczy...

— Właśnie.

Pelagia Majewska, autorka

sześciu rekordów światowych w szybownictwie, zdobywca złotej odznaki z trzema diamentami i posiadaczka najwyższego odznaczenia w polskim szybownictwie (medal Tańskiego, rok 1956) — zaskakuje miłym sposobem bycia, ale w niczym nie przypomina wytrawnego asa pilotażu.

Mężatka, czteromiesięczne dziecko. Gospodarstwem się nie zajmuje, bo kłopotliwe.

— Pani największe przeżycie?

— Pierwszy skok spadochronowy w roku 1950.

— Najmilsze chwile?

— Rola tak zwanego popychadła w latach następnych na jednym z lotnisk sportowych. „Pela"! Ciągniemy szybowiec na start. Pela! Składamy szybowiec w hangarze. Pela i Pela... Zrób to i zrób tamto, a o lataniu na razie nie było mowy.

— Czy była pani w życiu czymś lub przez kogoś naprawdę zaskoczona?

— Tak. Moim pierwszym sukcesem. W marną pogodę przeleciałam ponad 300 km. Lądowałam wówczas na skraju małego miasteczka. Ludzie przyjęli mnie gościnnie, przyszedł taki ksiądz, staruszek. Też mnie zaskoczył całując w rękę. Później tłumaczył zmieszany, że jest zachwycony moim wynikiem.

— Najtrudniejszy lot?

— Lot docelowy na trasie Lisie Kąty — Tyszowce z wynikiem 518 km. Miałam na mapie grubą krechę oznaczającą trasę długości 500 km. Chciałam siadać już w Warszawie, ale złapałam wysokość, więc kurs — Dęblin. W Lublinie mam rodzinę, toteż chciałam się i tam koniecznie dostać. Tylko „mała" rzecz: brakowało wysokości. Chciałam znowu siadać, więc robię dwie pętle, gdy czuję, że „mam" komin. I zaczęło się: walka o lot od poletka do poletka, od zagrody do zagrody, od grobli do grobli. Doszłam „na rzęsach" do celu. Wysiadając z kabiny byłam wycieńczona, a szczęki zwarte jak kleszcze. To z napięcia...

— Chciałem przypomnieć, że pani jest sławna...

— A ja chciałam powiedzieć, że moja sława mało mnie interesuje. Latam, bo mi to sprawia wielką przyjemność.

— Stereotypowe pytanie: pani hobby?

— Moje i męża: filatelistyka.

— Dziękuję. Na zakończenie: czy pragnie pani przekazać coś od siebie czytelnikom?

— Przede wszystkim pozdrowienia. I gorące życzenie: aby jak najwięcej ludzi uczyło się latać. Latanie to piękny sport. Żaden inny nie daje tyle zadowolenia i satysfakcji.

Rozmawiał: **(sz)**

PADŁ REKORD

14 LIPCA br. w Centrum Szybowcowym w Lesznie Danuta Zachara pobiła na szybowcu „Jaskółka — Z" rekord świata w prędkościowym przelocie na trasie trójkąta (Leszno — Wroniawy — Kotla — Leszno) o obwodzie 100 km. Rekordowy wynik: 80,5 km/h. Poprzedni rekord z roku 1954 należał do Wandy Szemplińskiej i wynosił 75,584 km/h.

(Padł rekord. Autorka, studentka IV roku Wydziału Mechanicznego AGH w Krakowie zadziwiła wielu świetnym wynikiem.

— Czy pani liczyła w tym locie na pobicie rekordu?

— Nie. To dla mnie było zupełne zaskoczenie. Zaczęłam się orientować w możliwościach pobicia rekordu dopiero w połowie lotu. Wtedy rozegrała się walka z czasem. Cóż? Udało się.

— Pani jest młodą zawodniczką?...

— Latam od niedawna. 5 lat. Początkowo były to loty tylko poprawne, ale bez sukcesów. Później przyszła rutyna i doświadczenie.

— Czy widzi pani konieczność wprowadzenia do regulaminu mistrzostw szybowcowych odrębnej klasyfikacji dla kobiet?

— Osobna klasyfikacja kobiet — wydaje mi się — jest bezwzględnie celowa. Minęły czasy, gdy w Polsce latało mało kobiet, obecnie we wszystkich aeroklubach sport szybowcowy uprawia kilkadziesiąt kobiet, uzyskujących dobre wyniki. Trzeba im dać szanse reprezentowania barw narodowych.

I jeszcze jedno: w każdej dziedzinie sportu reprezentowane są kobiety w osobnych konkurencjach. Czemu tego nie zrobić w szybownictwie? Będzie tylko korzyść; zachęta dla ambitnych kobiet, które otrzymają szanse wybicia się w tym sporcie.

— W czym pani się wyżywa na lądzie?

— Jazdą na motorze. Mam „Jawę 175" i wszystkie wolne chwile spędzam na szosie. Oczywiście jeśli pogoda dopisuje.

— Pani zamiary na przyszłość?

— Skończenie drugiego fakultetu. Wydział Lotniczy zwiąże mnie z pracą w lotnictwie.

— Co pani czytuje najchętniej?

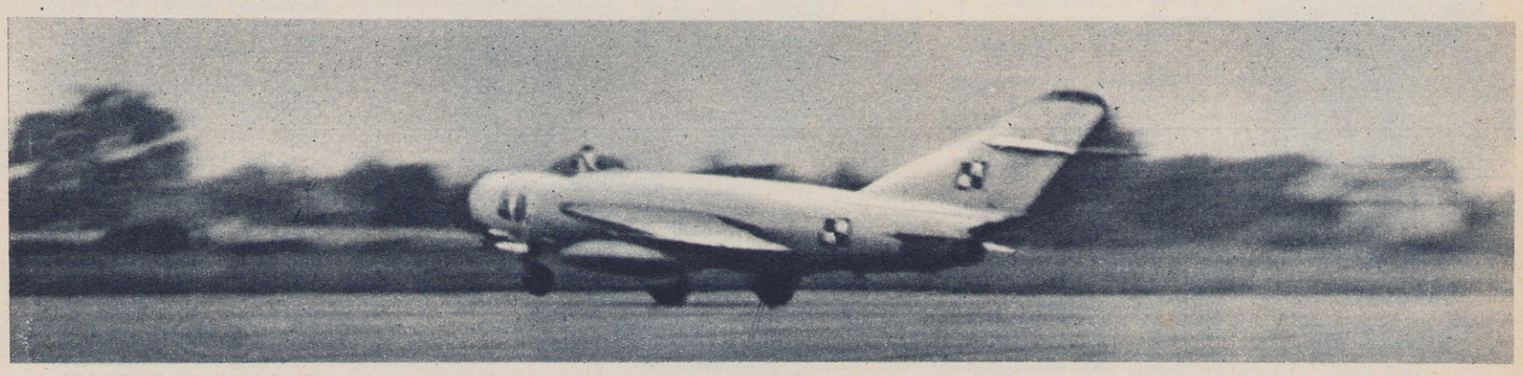
— Wszystko co dotyczy podróży morskich.

— Co pani lubi w Warszawie?

— Łazienki i Nowy Świat.

Rozmawiał: **(sz)**

ODNALEZIONY W CHMURACH



NAWET światła lotniskowe nie mogły sobie poradzić z ciemnością. Mżący bez przerwy deszcz rozpraszał promienie reflektorów, zatrzymywał je na tysiącach kropelek. Wokół żarówek układały się matowe aureole.

Mechanicy klęli pogodę i ładowali amunicję do działek i karabinów pokładowych. Nie dziwili się wcale, że właśnie teraz, w taką pogodę, zachciało się „nieprzyjacielowi" wyruszyć w powietrze.

Kapitan pilot 1 klasy Zdzisław Mickiewicz zasunął owiewkę kabiny i czekał. Mijały minuty i kwadranse. Radio milczało. W słuchawkach słychać było ledwo dosłyszalne trzaski. Wreszcie coś zachrobotało głośniej i pilot usłyszał:

— 12 71, uruchomić silnik.

Silnik zakrztusił się i zapalił. Z dyszy wylotowej wydobył się blask, spaliny zmiotły z pasa startowego krople deszczu. Pilot nie czekał na dalsze komendy. W czasie alarmu rozkaz uruchomienia oznacza dla samolotów dyżurnych zarazem rozkaz wylotu.

Samolot drgnął, potoczył się po pasie i zniknął w ciemnościach.

Dokąd poleciał?

Tego pilot przy starcie nie musi wiedzieć. Ziemia zawsze zdąży podać mu kurs i wysokość.

Maszyna wznosiła się gwałtownie. Wysokościomierz wskazywał 300 metrów. Właśnie odezwała się ziemia.

— 12 71, twój kurs 186 stopni, wysokość 9 tysięcy metrów.

Maszyna jeszcze szybciej się wznosi. Przeciążenie wgniata pilota w fotel, strzałki dziesiątków zegarów i przyrządów pomiarowych biegają po skalach.

— „Brzoza", „Brzoza", ja 12 71, lecę kursem 186 stopni, moja wysokość 9 tysięcy — melduje pilot.

— 12 71, ja „Brzoza", zrozumiałem cię — kwituje odbiór meldunku ziemia.

Jest właśnie trzecia minuta lotu. Chmury są bardzo gęste. Pilot widzi tylko odblask własnych świateł pozycyjnych i oświetlone przyrządy. Po owiewce kabiny, na antenach i końcach skrzydeł skaczą iskierki — małe błyskawice. Oświetlają na ułamek sekundy skupioną twarz pilota. Ale on nie zwraca na nie uwagi. Wie, że w czasie lotu w chmurach jest to zwykłe zjawisko i niczym niebezpiecznym nie grozi. Pilnuje przyrządów i czeka na dalsze komendy ziemi.

— 12 71, wysokość 15 tysięcy, zmień kurs o 6 stopni — koryguje lot nawigator z ziemi.

Kpt. Mickiewicz poderwał maszynę w górę. Wysokościomierz wskazywał właśnie 11 tysięcy, gdy skończyły się chmury. Pilot zobaczył na sklepieniu nieba rój gwiazd, a najmniejsze z nich na tej wysokości wydawały się olbrzymimi jasno świecącymi ciałami niebieskimi. Z prawej strony mrugał do niego dysk księżyca. Ale światła pozycyjne nie dawały więcej odblasku. Ich promienie rozpraszały się w przestrzeni.

— „Brzoza", „Brzoza", ja 12 71, moja wysokość 15 tysięcy — zameldował swe położenie pilot.

— 12 71, weź kurs 272, odległość do celu 15 tysięcy.

Pilot zwiększył prędkość swej maszyny. Teraz cel nie może już uciec, jest blisko. Niebawem na ekranie radiolokatora pojawia się świetlny znak. Ten błyszczący jasnoniebieski krzyżyk wskazuje, że samolot kpt. Mickiewicza jest na dobrym kursie i widzi swymi argusowymi oczyma cel poprzez ciemność nocy. Teraz trzeba tylko tak manewrować sterami, aby ustawić swój samolot na osi celu.

Krzyżyk zbliża się do środka ekranu.

— Cel widzę, odległość 10 tysięcy — melduje pilot.

Nawigator na ziemi jest zadowolony. Ten 12 71, to dobry przechwytywacz.

Cel zbliża się. Jeszcze tylko 4 kilometry dzieli go od myśliwca. Pokładowa stacja radiolokacyjna przełącza się na przycelowanie. Na reflektorze celownika pojawia się znak celu, mały świecący motylek. W miarę zbliżania rosną jego skrzydła, rozsuwają się kreski odległości. Pilot kilkoma lekkimi ruchami drążka zgrywa „motylka" z siatką celownika, wytrzymuje na moment samolot w tym locie i oddaje serię.

Gwałtowne przyciągnięcie drążka podrywa samolot niemal pionowo do góry. Teraz właśnie przez ułamek sekundy błysnęły z dysz wylotowych płomyki.

— Chytra sztuka — myśli Mickiewicz — nawet światła pozycyjne pogasił.

Nie na wiele się jednak zdało maskowanie. Radiolokatory naziemne doprowadziły dokładnie samolot kpt. Mickiewicza na cel. A później...? Własne stacje myśliwca, dla których ani chmury, ani ciemność nie stanowią przeszkody, pozwoliły zbliżyć się do niewidocznego celu i oddać serię.

Do tego ostatniego momentu przechwycenia — oddania strzału, minęło od startu myśliwca niecałe 5 minut.

Kpt. Mickiewicz wraca już na lotnisko. Dziś już nie będzie więcej celów dla niego. Podzielili się nimi koledzy, którzy startowali zaraz po nim.

Po dojściu w rejon własnego lotniska wpada w rozrzedzoną mgłę — dymkę. Spotyka go jeszcze jedna atmosferyczna atrakcja, zwana przez pilotów „beczką śmiechu". Dymka spełnia rolę lustra. „Gwiazdy nad tobą, gwiazdy pod tobą...". A księżyc? Zawsze jest tam, gdzie nie powinien: raz w zenicie, innym razem gdzieś z boku.

★

Kpt. pilot Mickiewicz rozgrzewa się po zakończonym locie gorącą herbatą w bufecie startowym.

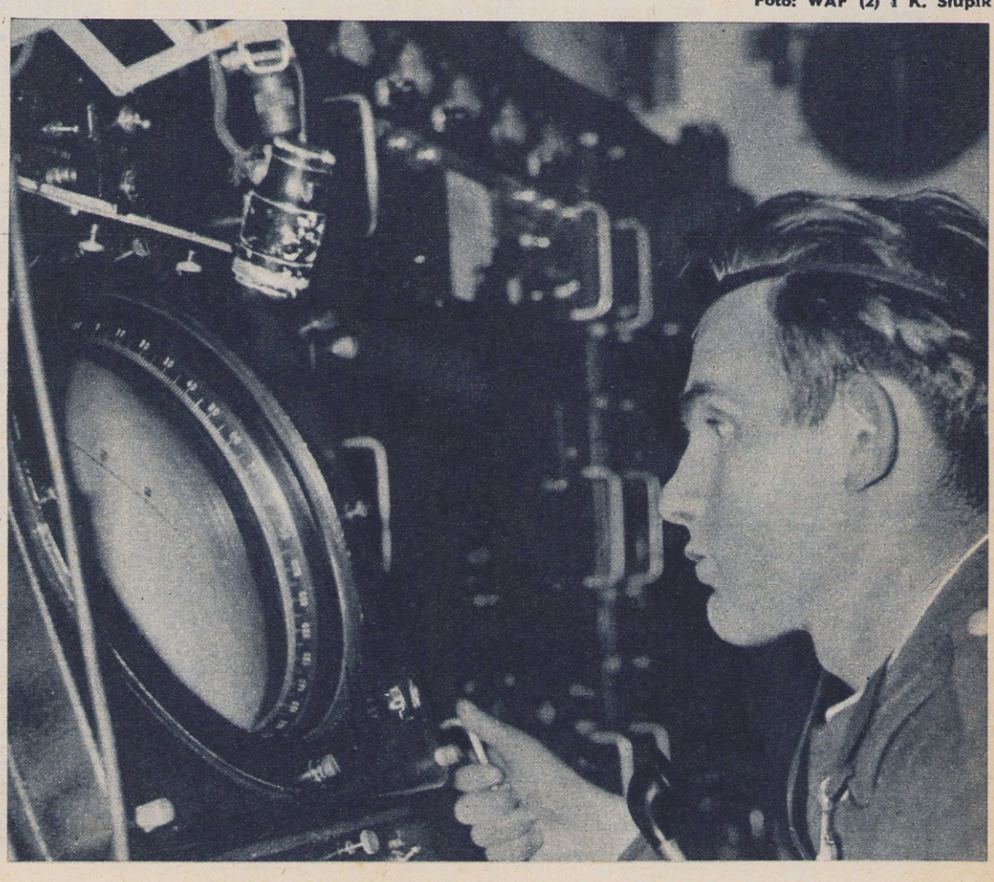
Wchodzi mjr Zaniewski.

— Brawo Mickiewicz — mówi. — Właśnie wywołaliśmy twój film. Cała seria w celu...

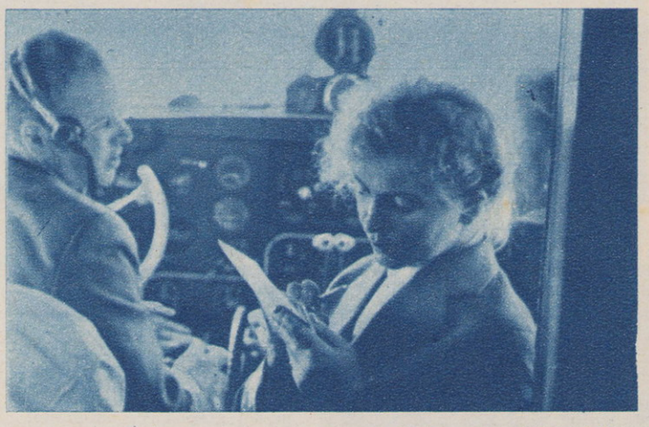
Tak zakończył się 152 lot na przechwycenie kapitana pilota Zdzisława Mickiewicza, 152 lot zakończony sukcesem.

CYPRIAN CIBOR

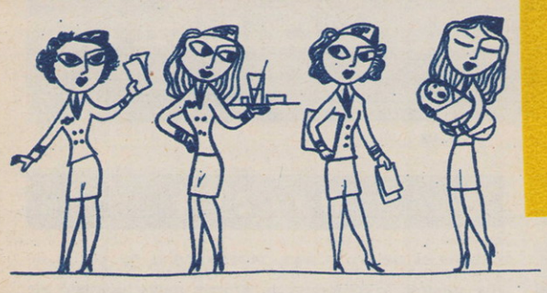
Jest noc, ale magiczne oko radiolokatora widzi wszystko co dzieje się na niebie. Uwadze bacznie wpatrującego się w ekran radiolokatora szer. Walczyńskiego nie ujdzie przelot żadnego samolotu.
Foto: WAF (2) i K. Słupik



Stew. Jadwiga Simoni za chwilkę zaniesie tacę z posiłkiem do przedziału pasażerskiego.



Z lewej: Postawiłam sobie zadanie: przelecieć milion kilometrów — mówi stewardessa Krystyna Ignaczak. Wyżej: Stew. Teresa Druszcz przekaże za chwilę pasażerom informacje o przelatywanej trasie. Foto: Z. Jóźwiak (2) i Z. Karpowicz (2)



DZIEWCZĘTA podniebnych szlaków

IM to żyć, nie umierać! — westchnęła, poprawiając piękne puszyste blond loki i machinalnie sięgając do torebki po kredkę do warg. — Śniadanko w Warszawie, obiadek w Londynie, a kolacyjka z dancingiem w Bombaju.

Czarnowłosy towarzysz blondynki poruszył się niespokojnie.

— Ależ Alinko, z tym Bombajem to trochę przesadziłaś...

— Ty zawsze musisz mieć inne zdanie, ale ja wiem lepiej. Pewnie, jak się ma protekcję, to...

Reszta tyrady uszła mym uszom, gdyż wszystkowiedząca blondynka, widząc nadchodzącą stewardessę, ściszyła głos do niezrozumiałego już dla mnie szeptu, tłumacząc coś na ucho lekko stropionemu dżentelmenowi. Posłusznie kiwał potakująco głową. Z oczu jego towarzyszki, spoglądającej na stewardessę, wyzierała ogromna, nieprzyjemnie widoczna zazdrość.

Popatrzałem na jedną i na drugą. Obydwie były przystojne, a nawet zaryzykowałbym to często nadużywane słowo — piękne. Cóż je różniło?

Hm, nie popełnię omyłki gdy powiem, że Bombaj przypieczętował klęskę zazdrosnej Alinki w konfrontacji ze stewardessą. Tak, trzeba ostatecznie i bez egzaminu wiedzieć, jeśli się chce zostać stewardessą, czy się zdąży na kolację w Bombaju, wylatując po obiedzie z Londynu. A takie „głupstwo" jak to, że między Londynem i Bombajem polskie stewardessy na polskich samolotach nie latają — nie pogorszyło już właściwie sytuacji: Alinka na stewardessę nie nadawała się.

Mamy więc ważne stwierdzenie: piękność to nie wszystko. Do urody, bezsprzecznie potrzebnej w zawodzie stewardessy, muszą dojść jeszcze inne, niemniej ważne przymioty. Ogólnie rzecz biorąc — stewardessa musi być inteligentna. Ale inteligencja — to nie tylko odpowiednie wykształcenie ogólne plus gruntowna znajomość języków obcych, jak by ktoś myślał. To jeszcze mało.

Stewardessa, a wszystkie polskie dziewczęta pełniące tę ważną funkcję na samolotach mają to, musi mieć dużo wdzięku, musi umieć — tak jak dobry dyrygent nad orkiestrą — panować w locie nad dużym zespołem ludzi, stworzyć im przyjemną atmosferę w czasie podróży, informować ich o wszystkim co dotyczy lotu i mijanych miejscowości, opiekować się nimi, obojętnie czy są duzi, czy mali, czy zupełnie malutcy. Musi być miła, sympatyczna, pełna uroku. Musi mieć wrodzoną kulturę bycia.

Polskie stewardessy są właśnie takie. Są przedmiotem podziwu i zazdrości (ale tej pozytywnej) ze strony dyrekcji innych linii lotniczych. Są magnesem przyciągającym do naszych Iłów i Convairów zagranicznych podróżnych. Są tak bogato wyposażone we wszystkie niezbędne dla stewardessy przymioty, że chyba nie można się dziwić, że jedna z wyżej postawionych osobistości zagranicznych, gdy ją ciekawy reporter zapytał jakie wywozi wrażenia z Polski, odpowiedziała:

— Do tej pory wiedziałem, że Polska jest potęgą lekkoatletyczną. Dziś wiem, że jest również krajem najpiękniejszych na świecie, najbardziej uroczych kobiet.

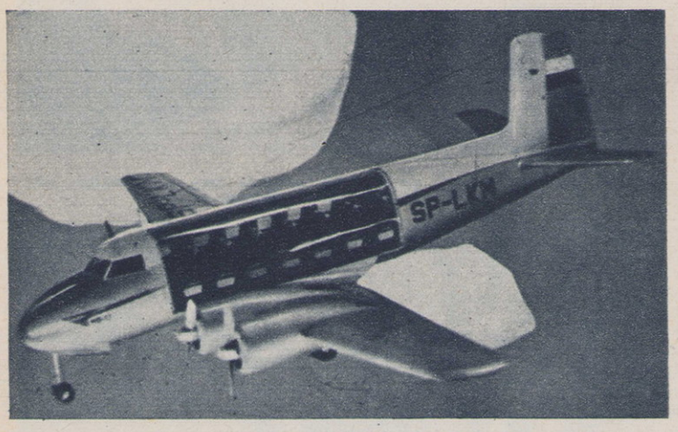
Nie wierzy pan? Niech pan się przeleci do Warszawy polskim samolotem.

(j. z.)

Do widzenia! Pasażerowie już czekają, zaraz wystartujemy do Aten. Stew. Milada Stoczkowska jest zawsze pełna humoru i życia.

MAMY SIĘ CZYM POCHWALIĆ

WRAZ Z INNYMI DZIAŁAMI WSPÓŁCZESNEJ TECHNIKI POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY, SKUPIAJĄCY SZEREG ZNANYCH WYTWÓRNI PŁATOWCÓW, ŚMIGŁOWCÓW, SZYBOWCÓW, OSPRZĘTU I SILNIKÓW, POSIADA DUŻE OSIĄGNIĘCIA PRODUKCYJNE. DO OSIĄGNIĘĆ TYCH NALEŻY ZALICZYĆ, MIĘDZY INNYMI, NOWOPOWSTAŁE ORYGINALNE KONSTRUKCJE STATKÓW POWIETRZNYCH. PRZYPATRZMY SIĘ IM BLIŻEJ:



MD-12

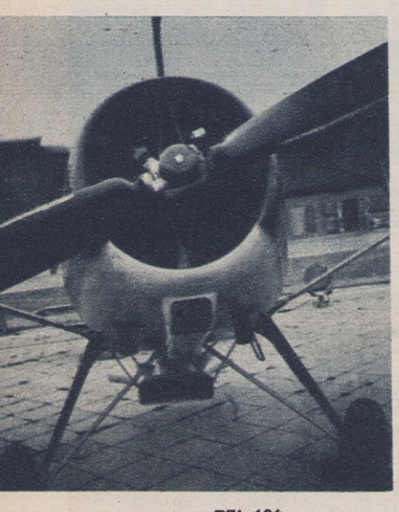
TRANSPORT

Pierwszym po wojnie naszym samolotem przeznaczonym do przewozu 14 pasażerów jest czterosilnikowy MD-12 (oblatany w pierwszych dniach sierpnia br.), zaopatrzony w polskie silniki WN-3 o mocy 340 KM każdy. Ciężar użyteczny 1 700 kG, prędkość przelotowa 270 km/h, zasięg 600 km. Konstruktorami MD-12 są inż. inż. Franciszek Misztal i Leszek Dulęba.

SŁUŻBA SANITARNA

Licencyjny śmigłowiec SM-1, przystosowany do przewozu 2 chorych + lekarz, rozszerza poważnie możliwości działania Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Śmigłowiec ten, noszący oznaczenie SM-1S, posiada zabudowane do kadłuba dwie gondole umożliwiające wygodny przewóz chorych. Zasięg — 320 km, prędkość max. — 140 km/h, ciężar użyteczny — 545 kG.

SM-1S



PZL-101

ROLNICTWO

Śmigłowiec SM-12, zaopatrzony w dwa zbiorniki przeznaczone dla środków zwalczających szkodniki pól i lasów, spełnia doniosłą rolę w naszej gospodarce narodowej. Ciężar środków owadobójczych 440 kG, przy czym stosowane mogą być zarówno płyny jak i proszki. Śmigłowiec ten jest, podobnie jak SM-1S, dalszym wykorzystaniem możliwości seryjnego SM-1.

Oprócz śmigłowca do prac tego rodzaju co wspomniane wyżej dysponujemy samolotem PZL-101, będącym oryginalnym rozwinięciem samolotu licencyjnego Jak-12 M z przystosowaniem do obsługi gospodarki rolnej. A oto niektóre dane tego samolotu: Rozpiętość — 12,60 m, ciężar użyteczny — 656 kG, ciężar całkowity — 1 610 kG, prędkość max. — 180 km/h, minimalna — 76 km/h.

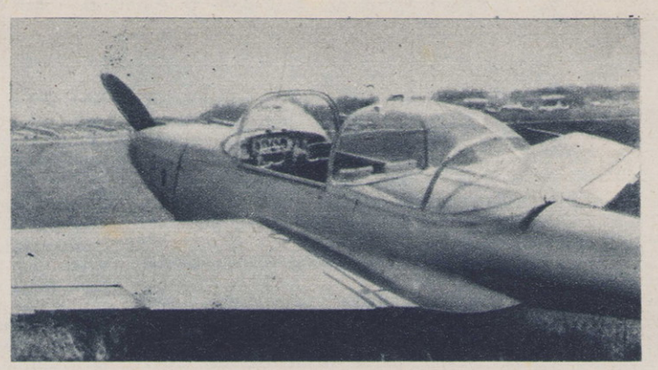
SM-12

SPORT

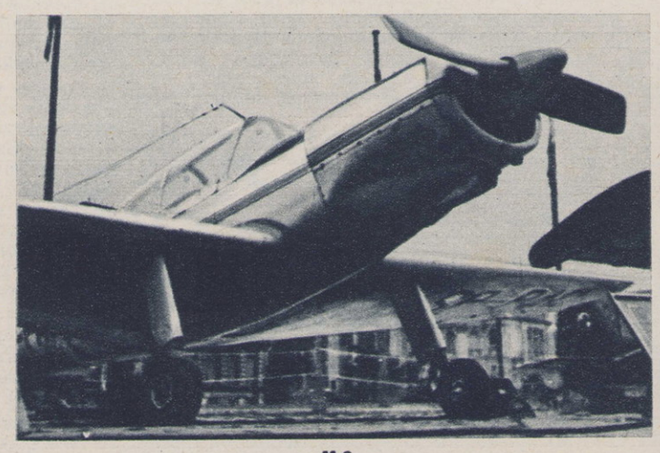
Samolotem na wskroś przeznaczonym do uprawiania sportu lotniczego, w tym również turystyki, jest PZL-102 „Kos", dzieło zespołu młodych konstruktorów pracujących pod kierownictwem mgr. inż. Lassoty. Jest to lekki, dwumiejscowy samolot z silnikiem o mocy 65 KM (silnik polski WN-1). Ciężar całkowity — 570 kG, prędkość max. — 165 km/h, prędkość minimalna — 76 km/h, zasięg — 500 km. Dane te, łącznie z małymi wymiarami (rozpiętość skrzydeł — 8,49 m), pozwalają nazwać płatowiec „skuterem powietrznym" dla zaawansowanych pilotów.

Drugim ciekawym samolotem, tym razem z przeznaczeniem szkolno-treningowym, jest M-2, dwumiejscowy całometalowy płatowiec z silnikiem 220 KM i o prędkości przelotowej 240 km/h. Duży zasięg — 685 km i pułap — 5 600 m pozwalają na pełne wykorzystanie samolotu w warunkach szkolenia lotniczego i treningu.

ZDJĘCIA: IL — J. Piontek, J. Wojciechowski (2), P. Elsztein, S. Makaruk, J. Żok, B. Koszewski (2).



PZL-102 „Kos"



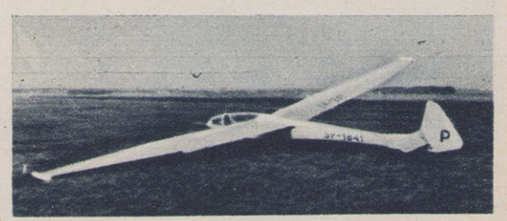
M-2

WYCZYN

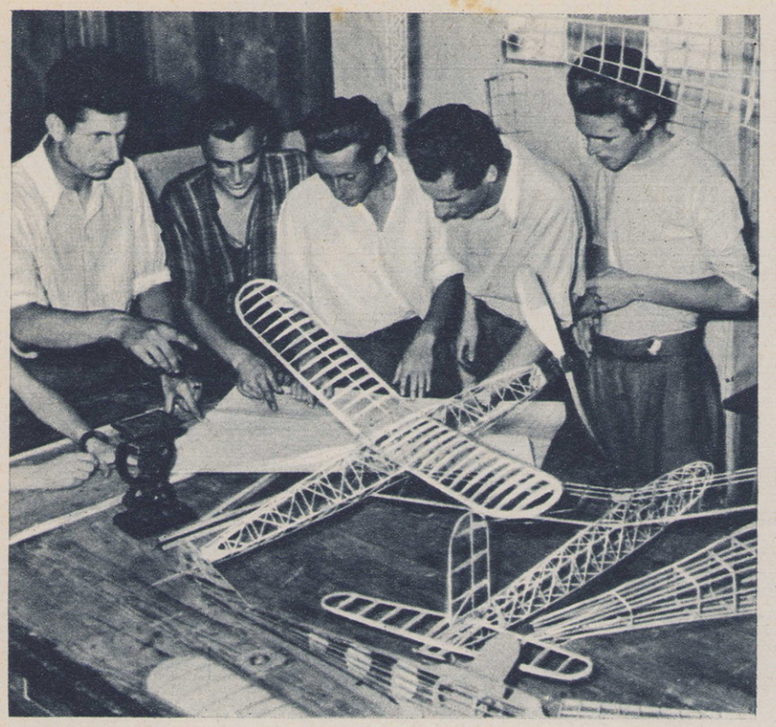
Wyczyn należy u nas, przynajmniej na razie, do szybownictwa. Oto dwie konstrukcje przeznaczone dla pilotów szybowcowych, którzy mogą pokusić się o ustalanie rekordów.

SZD-19X „Zefir", wysokowyczynowy, jednomiejscowy szybowiec eksperymentalny, otwierający nowe drogi rozwojowe polskiej myśli konstruktorskiej. Max. doskonałość — 34,1, wydłużenie płata — 20,6 i minimalna prędkość opadania 0,69 m/sek oraz ciężar całkowity — 375 kG, to zasadnicze cechy tego nowoczesnego szybowca.

Bez odpowiedniego treningu trudno jednak myśleć o wyczynie. Nowoczesnym szybowcem, całkowicie metalowej konstrukcji, jest treningowy M-3 o doskonałości 21,1 i ciężarze całkowitym — 300 kG. M-3 „Pliszka" opracowany przez zespół konstruktorów z WSK jest pierwszym polskim szybowcem całkowicie metalowej konstrukcji.



„Zefir" (u góry) i „Pliszka"



TYLKO DLA NAJMŁODSZYCH

Zostań Lotnikiem

LOTNIK — to piękny i zaszczytny zawód. Ale nie tylko. Lotnictwo — to również wspaniały i emocjonujący sport, to wielka i bogata w przeżycia przygoda na podniebnych szlakach. Dziesiątki, setki, a może nawet tysiące Jurków, Staszków, Janków czy Zbyszków (niektóre dziewczęta oczywiście też) marzą o tym, aby móc latać i oglądać z powietrza wspaniałą panoramę ziemi. Wiele, bardzo wiele jest w Polsce takich chłopców i dziewcząt, którzy patrząc na przelatujący w górze samolot zazdroszczą pilotowi tej niezwykłej swobody poruszania się w powietrznej przestrzeni. Teraz z okazji Dni Lotnictwa, kiedy częściej pojawiają się nad naszymi wioskami czy miastami szybowce lub samoloty, bardziej niż kiedykolwiek wzmaga się w niejednym z Was pragnienie: zostać lotnikiem!

Możesz nim zostać. W naszym kraju bowiem droga do lotnictwa otwarta jest dla każdego. Nasze ludowe państwo stworzyło ku temu jak najlepsze warunki. O jednym tylko musisz pamiętać, że lotnik to nie tylko zawsze młody i zdrowy człowiek, rozmiłowany w powietrznej przestrzeni — jest on również odważny, mądry i skromny, gotowy zawsze do poświęceń i ciągle idący naprzód; nie załamuje się nigdy w połowie wyznaczonej do celu drogi. Z tego wynika, że lotnikami mogą być tylko najlepsi z najlepszych. To znaczy tacy, którzy już dziś więcej cenią naukę niż lenistwo, koleżeństwo niż karierę, sport niż gnuśność, odwagę niż tchórzostwo, skromność niż zarozumialstwo. Lotnictwo nie jest dla leniuchów i nieuków, lecz dla ludzi łaknących wiedzy. Jeżeli chcesz latać, musisz się ciągle uczyć. Już teraz pilnie w szkole. Lotnik musi być starannie wykształcony. I to jest pierwszy warunek zostania lotnikiem.

Drugi — to zdrowie. Aby móc latać, musisz być idealnie zdrowy, bez jakichkolwiek usterek. Dlatego powinieneś się dobrze odżywiać, uprawiać jak najwięcej sportów, nie przemęczać oczu, serca, nie palić papierosów, nie pić żadnych napojów alkoholowych.

Na naukę latania masz wprawdzie jeszcze czas. Będziesz ją mógł rozpocząć dopiero wtedy, jak skończysz 16 lat. Ale drogę do lotnictwa możesz rozpocząć już dziś.

— Jak?

Zwyczajnie. W kole lotniczym aeroklubu regionalnego, które zrzesza sympatyków i kandydatów na lotników. W nim to bowiem będziesz mógł rozwijać swe lotnicze zainteresowania, zajmować się historią lotnictwa, astronautyką, techniką, zbieraniem zdjęć i sylwetek samolotów, czytać książki i prasę lotniczą, zbierać znaczki lotnicze, zapoznawać się z szybownictwem, spadochroniarstwem, a przede wszystkim zajmować się modelarstwem, budować modele samolotów i oblatywać je. Modelarstwo, zwane też u nas często małym lotnictwem, jest bowiem pierwszym stopniem wyszkolenia lotniczego. W modelarni właśnie poznasz konstrukcje aparatów latających, przy ich oblatywaniu zrozumiesz prawa rządzące lotem. Budując małe samolociki wyrobisz w sobie tak ważne dla lotnika cechy charakteru jak: dokładność, systematyczność i wytrwałość. Wielu sławnych i wybitnych lotników było w swej młodości modelarzami, co z dumą nieraz podkreślali.

— No dobrze — zapytasz — a gdzie zapisać się do koła lotniczego?

Jest ich wiele w całym kraju. Należą do aeroklubów regionalnych, które znajdują się prawie we wszystkich miastach wojewódzkich i niektórych powiatowych. Jeżeli jednak nie znajdziesz nigdzie w pobliżu swego miejsca zamieszkania takiego koła lotniczego, to możesz założyć je sam w swojej szkole.

— Jak?

W bardzo prosty sposób. Najpierw zbierasz co najmniej 10-ciu takich jak ty entuzjastów lotnictwa i, po uprzednio wyrażonej zgodzie kierownika twej szkoły na założenie KL, zgłaszasz chęć założenia koła lotniczego w najbliższym aeroklubie. Tam wypełniasz odpowiednią deklarację i uzyskujesz zgodę na założenie koła. Na podstawie uchwały władz aeroklubu regionalnego KL nabywa prawa członkowskie i otrzymuje dyplom przyjęcia oznaczony kolejnym numerem. Przeprowadzasz także w KL wybory władz, tzn. przewodniczącego, sekretarza i skarbnika na okres 1 roku. Koło może obrać sobie nazwę, proporzec oraz ma prawo używania stempla. Członkowie KL otrzymają legitymacje członkowskie, które upoważniają do wstępu na lotnisko aeroklubu regionalnego i pomieszczeń klubowych (gdzie poznasz smak lotnictwa z bliska), noszenia odznaki Aeroklubu PRL oraz do otrzymania biletów ulgowych na imprezy lotnicze. Wysokość składki członkowskiej jest niewielka. KL może prowadzić modelarnię lotniczą i rozwijać w różny sposób zainteresowania lotnicze swych członków. Wielką pomocą w tym są książki i prasa lotnicza, m. in. „Skrzydlata Polska".

Stając się w ten sposób członkiem organizacji lotniczej stawiasz zarazem już pierwsze konkretne kroki na drodze do spełnienia swych marzeń: zostania lotnikiem sportowym — szybownikiem, spadochroniarzem i pilotem samolotowym, a po przeszkoleniu w tych dyscyplinach w aeroklubie regionalnym, pójść możesz następnie (jeżeli oczywiście nie poprzestaniesz na sporcie lotniczym, a będziesz chciał zostać pilotem wojskowym i latać na odrzutowcach) do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Tak trzeba zacząć, młody przyjacielu, jeżeli chcesz zostać lotnikiem. Z Koła Lotniczego i poprzez aeroklub prowadzi jedyna droga do latania. Naukę pilotażu zaczniesz dopiero jak skończysz 16 lat, nie przerywając oczywiście nauki w szkole, aż zdobędziesz dużą maturę. Kurs teoretyczny skończysz w aeroklubie w okresie zimowym, w godzinach popołudniowych, a szkolenie praktyczne odbędziesz w lecie, w czasie wakacji.

Teraz wiesz już jak zacząć, aby zostać lotnikiem. Reszta zależy od Ciebie, od Twojej wytrwałości na drodze do wytkniętego celu. Gdybyś na tej drodze miał jakieś trudności, których sam nie zdołasz pokonać, napisz, a postaram Ci się poradzić i w miarę moich skromnych możliwości pomóc. Jeżeli będziesz czytał „Skrzydlatą" — to porozmawiamy niejeden jeszcze raz ze sobą na interesujące Cię tematy lotnicze.

Zatem do spotkania na lotnisku, a w niedalekiej przyszłości, być może, na podniebnych szlakach.

Przesyłam Ci i wszystkim miłośnikom lotnictwa serdeczne pozdrowienia.

IKARUS

KAROL SZPALSKI
i MARIAN ZAŁUCKI

Zostań lotnikiem

Chcesz gwiazdy zobaczyć,
Z chmurami gawędzić,
Z wichrami swobodnie
Poigrać wśród gór,
Chcesz widzieć, jak z bliska
Złotawy lśni księżyc,
Jak ziemia wygląda spod chmur...

Zostań lotnikiem!
Zostań lotnikiem!
Przed Tobą jest przestrzeń i dal!
Zawrotną melodię zanucą ci śmigła
I warkot motorów.
I srebrne dwa skrzydła,
I bicie serca,
Serca własnego,
Jak stal!

Chcesz wzbijać się w górę
I lecieć w przestworzach,
I pędzić tak szybko,
Jak szybki jest wiatr,
Mieć niebo nad sobą —
Pod sobą zaś morza,
Z milionem gwiazd być za pan brat...
To zostań lotnikiem!

Zostań lotnikiem!... itd.

Z wysoka chcesz widzieć
Kraj piękny i żyzny,
Południe i północ,
I zachód, i wschód —
I jeśli odważnie
Chcesz bronić Ojczyzny —
Gdy podły napadnie ją wróg...
To zostań lotnikiem!

Zostań lotnikiem!... itd.

Foto: B. Koszewski i P. Elsztein

TAJEMNICA SREBRNEJ TAFLI

DZIEŃ 22 lipca 1959 roku — to wielka data w historii polskiego lotnictwa... Wspaniały, gigantyczny, stalowy dywan przeleciał nad Warszawą... Precyzja, mistrzostwo, najwyższy kunszt pilotażu...

Tak reagowała opinia publiczna, zarówno krajowa jak i zagraniczna, ustami setek dziennikarzy, sprawozdawców i komentatorów na wyczyn 64 pilotów, którzy w czasie defilady wojskowej z okazji XV rocznicy Polski Ludowej stworzyli szyk naprawdę na miarę XX wieku.

Nim do tego doszło... Posłuchajcie jednak całej opowieści.

BYWA, że pilot obecność swą nad miastem ogłasza grzmotem podobnym do artyleryjskiej salwy. Przekracza wówczas barierę dźwięku, dostrzegalny jedynie dla nielicznej grupy ludzi. I tak się dziwnie składa, że to co jest w lotnictwie najpiękniejsze odbywa się bez obserwatorów. Przychodzi jednak taka chwila, kiedy piloci mogą zaprezentować społeczeństwu tajniki swej ryzykownej, ale jakże pięknej służby.

Takim dniem było ostatnie nasze Święto Lipcowe. Przeleciały nad trybunami samoloty. Ludzie wzdłuż Marszałkowskiej oderwali swój wzrok od przechodzących piechurów i zadarli głowy do góry.

Pierwsze na trasę wpadły zwinne rombiki złożone z czterech samolotów, za nimi szesnastka bombowców, a wreszcie majestatycznie przepłynęła nad Placem Defilad — **tafla.**

Co to jest tafla? — Sześćdziesięciu czterech ludzi w maszynach, znajdujących się na jednakowym kursie, lecących z jednakową prędkością 500 km/h w ściśle określonym miejscu dla każdego. Miejsce każdego samolotu w szyku oznaczono w ten sposób, że zarówno odstępy pomiędzy lecącymi równolegle maszynami, jak i odległość pomiędzy prowadzącymi, a bocznymi prowadzonymi i z kolei prowadzonymi zamykającymi — praktycznie nie istniały, ponieważ równe były **zeru!**

Wszystkie zegarki wykazują jednakowy czas. Nawet sekunda różnicy na ziemi — to 10 km odległości w powietrzu. Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki śledzi przygotowania do lotniczej parady. Foto: WAF

KULISY HISTORII

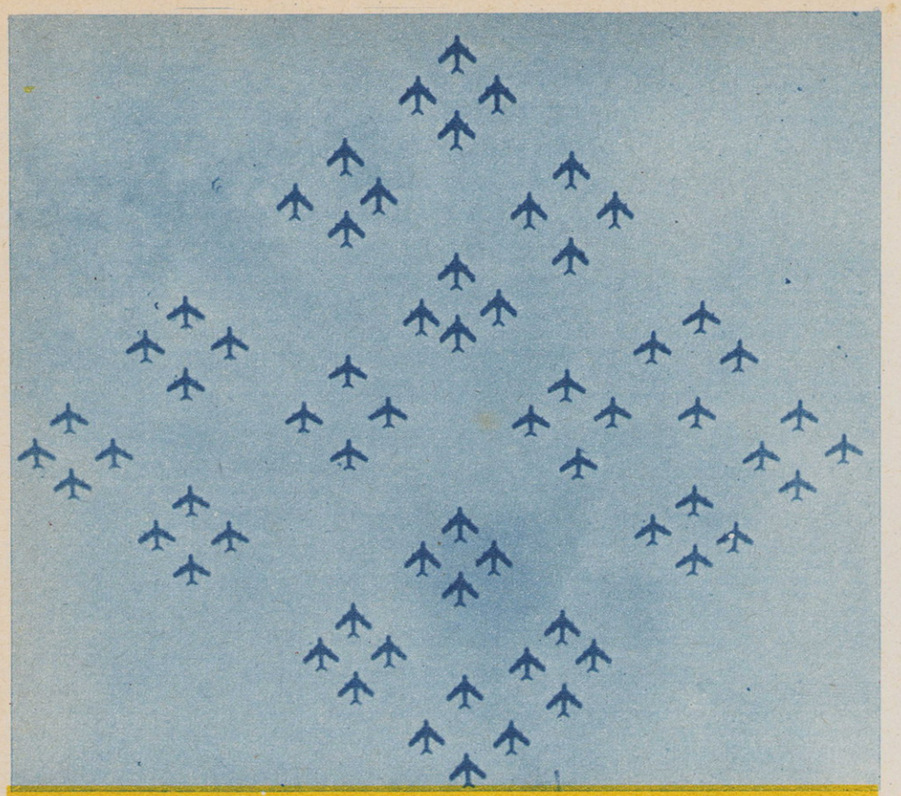
Otóż pierwotnie lotnictwo miało uczestniczyć w defiladzie utrzymując szyk... będący zaledwie jedną ze składowych części tafli. Mówiło się wówczas dumnie, że te romby „szesnastek", to rzecz zupełnie nowa u nas w Polsce. Niektórzy dodawali, że nie wiadomo jak to w ogóle wypadnie... Aby „doszlifować brakujące detale", na babickie lotnisko przyleciały maszyny z różnych regionów Polski.

Oto lecą bojowe szesnastki. Prowadzi ppłk pil. Marian Bondzior. Za nimi szesnastka mjr pil. Tadeusza Zbytniewskiego... Podchodzą do lądowania, tak samo równo i spokojnie, jak lecieli przed chwilą, gdy mijali startowe stanowisko dowodzenia.

Co tu jest do szlifowania?

...Na odprawie omówiono przylot. Obecny na sali Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK „wyłączył się" na chwilę i znikł za czarną tablicą. Gdy ukazał się znów i tablicę odwrócono — oczom zebranych ukazała się koronkowa figura rombów. **To była tafla!**

Na chwilę zapanowała zupełna cisza. Spokojny głos dowódcy przerwał ją pytaniem:



Tafla w widoku z ziemi. Z lewej: Tak wyglądała tafla w widoku z góry.

„Uwaga, start!" Kierujący całością defilady lotniczej ppłk Rybacki daje sygnał do zaczęcia wielkiego lotu.

— Czy jesteście w stanie wykonać to w powietrzu?

Byli w stanie i powiedzieli o tym. Wtedy ustawiono samoloty na lotnisku. Patrząc z boku na mieniące się srebrem maszyny nie można się było oprzeć olbrzymiemu wrażeniu. Ale piloci mają specjalny sposób patrzenia. Każdy ze swej kabiny obserwował, jak projektują mu się sylwetki sąsiadów. Na drugi dzień polecieli taflą. I już wiadomo było, że będzie sensacja.

Ale teraz dopiero ukazały się rzeczywiste trudności. To tylko z dołu wydaje się, że maszyny podlegają jednemu tylko kierunkowi ruchu — do przodu. W rzeczywistości poruszać się muszą we wszystkich płaszczyznach przestrzeni. Trzeba żelazną ręką trzymać je w miejscu wyznaczonym, trzeba być mistrzem w lotniczej sztuce.

TO NIE JEST ŁATWE

Kpt. pil. Bogusz nie należy do słabych pilotów. Udowodnił to choćby w akrobacyjnym locie sławnej „delty". A jednak po treningu wysiadł z samolotu spocony.

— Tańczą ci te maszyny ze wszystkich stron — próbował tłumaczyć. — Utrzymać się w szyku w takich warunkach!

Wkrótce okazało się, że nie tylko on miał kłopoty. Trzeba było zrobić coś z tym „tańcem". Zabrał głos gen. Frey-Bielecki.

— Gdy wydaje ci się, że cały szyk tańczy — opanuj się. To nie szyk, to ty tańczysz.

Praktyka następnego lotu potwierdziła słowa generała. I było lepiej. Łatwiej i spokojniej.

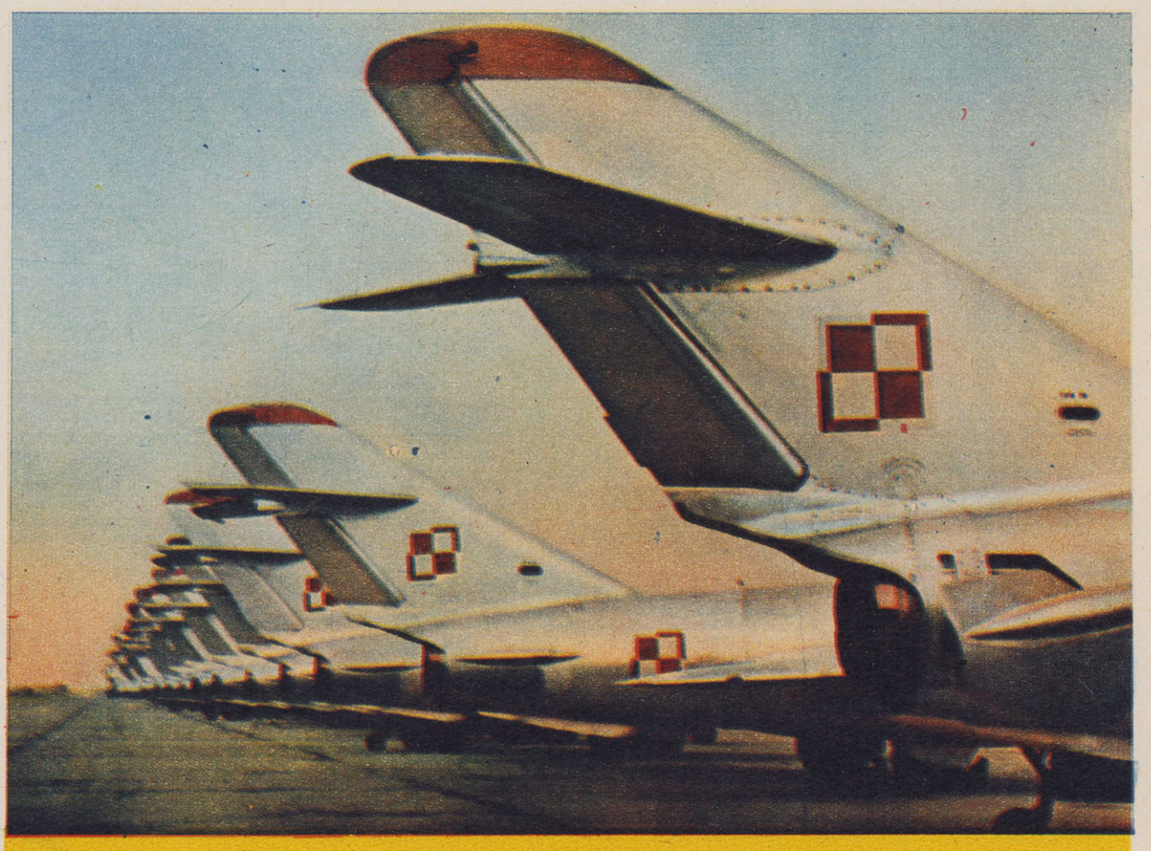
Polecieli swoim „krzyżykowym haftem" i gdy byli już nad trybunami, setki tysięcy ludzi zmusili do zastanowienia się. Nie, to jednak nie jest to samo, co paradny krok piechura. To wiedza gromadzona w ciągu lat, to doświadczenie bojowych pilotów, to żelazna dyscyplina, bez której nie ma nawet zwykłego lotu pojedynczego odrzutowca. I gdy spiker powiedział, że do tafli nie wybierano asów, setki tysięcy ludzi poczuło się dumnymi. TACY JESTEŚMY. MY — POLACY. TAKIE JEST NASZE CAŁE LOTNICTWO.

Wymieniono kilka nazwisk. Mjr pil. Rzemieniecki, mjr pil. Kałkus, kpt. pil. Grundman, kpt. pil. Mielczarek, kpt. pil. Bocoń. Nie było czasu na opisywanie ich lotniczego życiorysu. Przeszli to samo, co inni, nie wymienieni. Starali się o zdobycie klas, umiejętności prowadzenia walki w każdych warunkach dziennych i nocnych, w codziennym procesie szkolenia. Uczyli się tego, co w lotnictwie najważniejsze: wewnętrznej dyscypliny, precyzji myślenia i pracy. A tafla to praca dyplomowa dla lotnictwa polskiego. Nie tylko dla tych pilotów, którzy brali udział w defiladzie, ale i dla tych wszystkich, którzy pozostali na swoich lotniskach pełniąc dyżury bojowe. Bo reprezentują tę samą klasę, taki sam poziom.

Była to także „praca dyplomowa" techników i mechaników, którzy przygotowywali samoloty do lotu defiladowego. W taki sam sposób pracował mechanik osprzętu sierż. zaw. Zdzisław Gałuszka jak zwykle, tak samo jak na swoim lotnisku do codziennego lotu przygotowali swoje samoloty mechanicy kpr. Tworek, kpr. Guliński, kpr. Barański, technicy por. Dutka, por. Kaczorowski, ppor. Kordalewski.

A więc sensacja? Tak, sensacja. Tym większa, że stanowiąca ocenę całego polskiego lotnictwa.

B. K. i S. R.



Jest świt. Na stoisku nie ma jeszcze nawet mechaników. Tylko wartownicy strzegą drogocennego sprzętu.
Foto: CAF — H. Grzęda

od A do Z

A

AEROKLUB PRL. Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Organizacja społeczna uprawniona do szkolenia lotniczego, najwyższa władza społeczna sportu lotniczego w Polsce, kieruje całokształtem działalności lotnictwa sportowego w kraju i reprezentuje polski sport lotniczy za granicą. Aeroklub PRL jest członkiem FAI (Federation Aeronautique Internationale). APRL zrzesza 37 aeroklubów regionalnych, prowadzi szkolenie lotnicze w zakresie: modelarstwa lotniczego (284 modelarnie), szybownictwa, sportu samolotowego, spadochroniarstwa i baloniarstwa. Władzami APRL są: Walne Zgromadzenie, Zarząd Główny i Komisja Rewizyjna. Najmniejszą komórką APRL jest koło lotnicze. Prezesem Zarządu Głównego jest wiceminister Stefan Antosiewicz. Siedziba dyrekcji APRL mieści się w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 55.

ARCT BOHDAN. Literat, pilot, — autor wielu popularnych książek o walkach lotników polskich na zachodzie.

B

BAJAN JERZY. W roku 1934 wraz z mechanikiem G. Pokrzywką zwyciężył na samolocie RWD-9 w zawodach Challenge w Warszawie. W czasie wojny 1939—1945 dowodził od r. 1943 polskim lotnictwem myśliwskim w Wielkiej Brytanii. Obecnie przebywa na emigracji. Jest prezesem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii.

BIES — TS-8. Dwumiejscowy metalowy samolot szkolno-treningowy na którym nasi piloci ustanowili 3 rekordy międzynarodowe. Konstruktor: docent inż. Tadeusz Sołtyk.

BOCIAN. Dwumiejscowy szybowiec wyczynowy konstrukcji inż. J. Sandauera, M. Wasilewskiego i R. Zatwarnickiego (SZD). Na szybowcu tym polscy piloci ustanowili kilkanaście rekordów międzynarodowych.

BURZYNSKI ZBIGNIEW. Kapitan rezerwy, pilot balonowy. W roku 1933 wraz z F. Hynkiem zwyciężą w zawodach o puchar Gordon-Bennetta w Chicago (USA). W roku 1935 wraz z W. Wysockim zwyciężył ponownie w tych zawodach w Warszawie, zdobywając puchar dla Polski na własność. Ustanowił 3 międzynarodowe rekordy balonowe. W roku 1936 na balonie „Warszawa II" ustanowił rekord wysokości — 10 853 m, do dziś w tej klasie nie pobity.

BURZYNSKI KAZIMIERZ. Od roku 1923 polski pilot komunikacyjny. W roku 1936 jako pierwszy z Polaków osiągnął milion przelecianych kilometrów. W czasie wojny 1939—45 był pilotem transportowym. Zginął w 1942 roku.

C

CWL. Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Krośnie. Wykonuje m. in. usługi na rzecz naszej gospodarki narodowej (opylanie lasów).

CZAPLA. Dwumiejscowy szybowiec szkolny (SZD-10). Konstruktorzy inż. M. Gracz, mgr inż. I. Kaniewska, inż. R. Zatwarnicki.

D

DLC — MK. Departament Lotnictwa Cywilnego, organ Ministerstwa Komunikacji do spraw lotnictwa cywilnego w Polsce. Departament posiada następujące wydziały: ogólny, ruchu, kontroli i personelu lotniczego. Poza tym istnieje przy nim Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych oraz Państwowa Komisja Egzaminacyjna. Dyrektorem Departamentu jest inż. Jan Zwierzyński.

DIAMENTOWA ODZNAKA SZYBOWCOWA. Najwyższa odznaka pilota szybowcowego na świecie. Uzyskuje się ją za: przelot co najmniej 500 km (w linii prostej lub łamanej), przelot docelowy na odległości co najmniej 300 km oraz przewyższenie wynoszące co najmniej 5 000 m. W latach 1945—1959 polscy piloci szybowcowi zdobyli 37 Diamentowych Odznak Szybowcowych (2 miejsce na świecie); 94 diamenty za przewyższenie 5 000 m, 280 diamentów za przelot docelowy 300 km oraz 60 diamentów za przelot otwarty 500 km.

DWL I OPL OK. Skrót Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju. Dowódcą jest generał dywizji pilot Jan Frey-Bielecki, poseł na Sejm.

DŁUGASZEWSKI KLEMENS. Pilot komunikacyjny. W lotnictwie komunikacyjnym od roku 1923, wylatał ogółem 18 350 godzin, przelatując ponad 3 500 000 km. Obecnie jest przedstawicielem PLL „Lot" w Belgradzie.

DRZEWIECKI JERZY. Inżynier, konstruktor i pilot, współtwórca (wraz z inż. inż. Rogalskim i Wigurą) słynnych samolotów RWD.

DRZEWIECKI STEFAN. Wybitny uczony, twórca elementarnej teorii śmigła. W latach 1885—1914 napisał i opublikował szereg wartościowych prac teoretycznych z zakresu lotnictwa m. in. „Aeroplany w prirodie" i „Ptaki jako latawce". W roku 1913 zbudował samolot o układzie „kaczki" (silnik 70 KM).

E

EDWARD CHROMY. Pułkownik, były pilot 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", wykonał 66 lotów bojowych. Jest kawalerem Krzyża Grunwaldu, Krzyża Walecznych, Orderu Czerwonej Gwiazdy i innych.

EDWARD MAKULA. Wybitny pilot szybowcowy. W roku 1957 zdobył mistrzostwo Polski i wicemistrzostwo Jugosławii. Uczestnik polskiej wyprawy szybowcowej do Indii.

F

FRANKE ANNA. Wybitna spadochroniarka z Aeroklubu Gliwickiego. Na odbytych w sierpniu 1958 r. w Bratysławie IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata zdobyła dla barw polskich tytuł wicemistrzyni świata.

G

GOBLL. Skrót Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu PRL, który istnieje we Wrocławiu od 1952 roku. GOBLL prowadzi badania kandydatów, pilotów lotnictwa sportowego oraz specjalne badania w komorze niskich ciśnień. Osobny dział zainteresowań ośrodka stanowią prace z zakresu medycyny lotniczej i dziedzin pokrewnych.

GÓRA TADEUSZ. Kapitan-pilot, wybitny pilot sportowy. W roku 1938 ustanowił rekord krajowy na szybowcu PWS-101, przelatując z Bezmiechowej do Solecznik Małych (pod Wilnem) — 578 km, za co FAI przyznała mu medal Lilienthala. W czasie wojny 1939—45 był pilotem myśliwskim w lotnictwie polskim na Zachodzie.

H

HEYNE TADEUSZ. Inżynier, jeden z pierwszych polskich pilotów samolotowych, latał m. in. w roku 1910 w Kijowie. Zmarł w 1958 roku.

HORBACZEWSKI E. Pilot myśliwski. W czasie wojny 1939—45 zestrzelił 16 samolotów nieprzyjacielskich. Dowodził dywizjonem myśliwskim w Wielkiej Brytanii. Zginął w locie bojowym w roku 1944.

HYNEK FRANCISZEK. Wybitny pilot balonowy, dwukrotny zwycięzca zawodów międzynarodowych o puchar Gordon Bennetta na balonie „Kościuszko". Zginął śmiercią lotnika w 1958 r.

I

IDZIKOWSKI LUDWIK. W roku 1928 na samolocie „Amiot" wraz z Kubalą dokonał próby przelotu nad północnym Atlantykiem ze wschodu na zachód. W roku 1929 obaj lotnicy ponowili próbę. W czasie przymusowego lądowania na wyspie Graziosa (Azory) Idzikowski zginął, Kubala został ranny.

J

JAK. Nazwa popularnych samolotów konstruktora radzieckiego inż. Aleksandra Jakowlewa. M. in. na samolotach Jak-9 latali i walczyli w czasie wojny piloci 1 Pułku „Warszawa". Aeroklubu nasze dysponują obecnie m. in. także samolotem sportowym Jak-18.

JEZÓW. Miejscowość koło Jeleniej Góry, gdzie znajduje się Wyczynowa Szkoła Szybowcowa APRL, znana z występowania w tym rejonie tzw. fali, na której nasi piloci uzyskują warunki wysokościowe do złotych i diamentowych odznak.

JUNAK. Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy konstrukcji LWD, na których latają m. in. nasi piloci w aeroklubach.

JASKÓŁKA. Szybowiec wyczynowy, na którym polscy piloci ustanowili kilkanaście rekordów krajowych i międzynarodowych. Konstruktorzy inż. inż. T. Kostia, J. Sandauer i A. Skarbiński.

JASTRZĄB. Szybowiec akrobacyjny, konstrukcji inż. J. Niespała.

JANIK FRANCISZEK. Inżynier, pilot samolotowy i balonowy, skoczek spadochronowy. Wraz z Antonim Januszem zwyciężył w zawodach balonowych o puchar Gordon Bennetta w Brukseli w roku 1938.

K

KCSP. Skrót nazwy: Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych. Kontrola ta sprawowana jest przez funkcjonariuszy Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Wydaje zaświadczenia o przydatności statków powietrznych do użytkowania. Zajmuje się ponadto badaniem przyczyn wypadków lotniczych.

KOS. Samolot turystyczny — PZL-102 (oblatany w 1958 r.), przewidziany do użytkowania w aeroklubach.

KRAKÓW. Nazwa 2 Pułku Nocnych Bombowców, który sformowany został w kwietniu 1944 r. w Grigoriewskoje w ZSRR. W czasie minionej wojny wykonał 2 927 lotów bojowych, biorąc m. in. aktywny udział w walkach o wyzwolenie Pragi, Warszawy i na Wale Pomorskim. Sztandar jednostki udekorowany został Krzyżem Virtuti Militari V klasy.

KRÓL WACŁAW. Major, pilot myśliwski w lotnictwie polskim na Zachodzie. Zestrzelił 9 samolotów hitlerowskich. Pełni obecnie czynną służbę w WP.

KANTYKA CZESŁAW. Oficer, pilot myśliwski, przekroczył jako pierwszy Polak w kraju barierę dźwięku na samolocie odrzutowym.

L

LIM. Skrót nazwy myśliwskich samolotów odrzutowych konstrukcji Mikojana (MIG), budowanych z licencji ZSRR w Polsce. Po literach następuje numer kolejny np. Lim-1 (MIG-15).

LOTNICTWO SANITARNE. Należy w Polsce do najlepiej zorganizowanych i pracujących w Europie. Posiada prawie w każdym mieście wojewódzkim specjalne samoloty (32) przystosowane do przewożenia chorych. Ostatnio dysponuje także śmigłowcami (SM-1).

LESZNO. Jedno z najstarszych miast Wielkopolski, gdzie znajduje się Centrum Szybowcowe APRL, znane m. in. z odbytych tam w czerwcu 1958 r. VII Szybowcowych Mistrzostw Świata oraz Kongresu OSTIV. Kierownikiem centrum jest znana pilotka-rekordzistka Irena Kempówna-Zabiełło.

LWD. Skrót Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych, które zajmowały się konstrukcją samolotów. Istniały od 1944 r. do 1950 roku (Lublin—Łódź). Skonstruowano i zbudowano w nich ogółem 12 prototypów.

M

MATWIEJEW OLEG. Kapitan, radziecki instruktor-pilot, 1 PLM „Warszawa", nauczyciel naszych lotników. Zginął w 1945 roku w locie bojowym nad Piłą.

MEDAL IM. TAŃSKIEGO. Najwyższe odznaczenie szybowcowe w Polsce ustanowione w 1956 roku, a przyznawane corocznie przez Aeroklub PRL za najwybitniejsze osiągnięcia. Otrzymali je dotychczas: Pelagia Majewska (1956 r.), Edward Makula (1957 r.) i Adam Witek (1958 r.).

MEISSNER JANUSZ. Literat, pilot, najpopularniejszy w Polsce autor powieści i opowiadań lotniczych.

M-2. Dwumiejscowy, całkowicie metalowy samolot szkolno-treningowy, oblatany w 1958 r.

MD-12. Czterosilnikowy samolot pasażerski, jeden z największych zbudowanych w Polsce po wojnie. Silniki polskie typu WN. Konstruktorzy: inż. inż. Misztal i Dulęba. pierwsze loty prototypu odbyły się w lipcu br.

MUCHA. Nazwa szybowca treningowo-wyczynowego konstrukcji SZD. Istnieje kilka wersji tego szybowca, np. Mucha-bis, ter. 100 i najnowsza — standard.

N

NAGÓRSKI JAN. Inżynier, wykonał w 1914 roku na samolocie „Farman" pierwsze na świecie loty w okolice Bieguna Północnego. W roku 1915 wykonał po raz pierwszy pętlę na wodnosamolocie M-9. Mieszka obecnie w Warszawie.

NARKIEWICZ WIKTOR. Docent, konstruktor silników lotniczych, m. in. do samolotu „Bies" i polskiego śmigłowca.

O

ORLIŃSKI BOLESŁAW. Pilot wojskowy. W 1926 roku przeleciał na samolocie Breguet XIX z Warszawy do Tokio i z powrotem (20 150 kilometrów). W czasie ostatniej wojny był dowódcą dywizjonu w lotnictwie polskim na Zachodzie. Obecnie przebywa w Kanadzie.

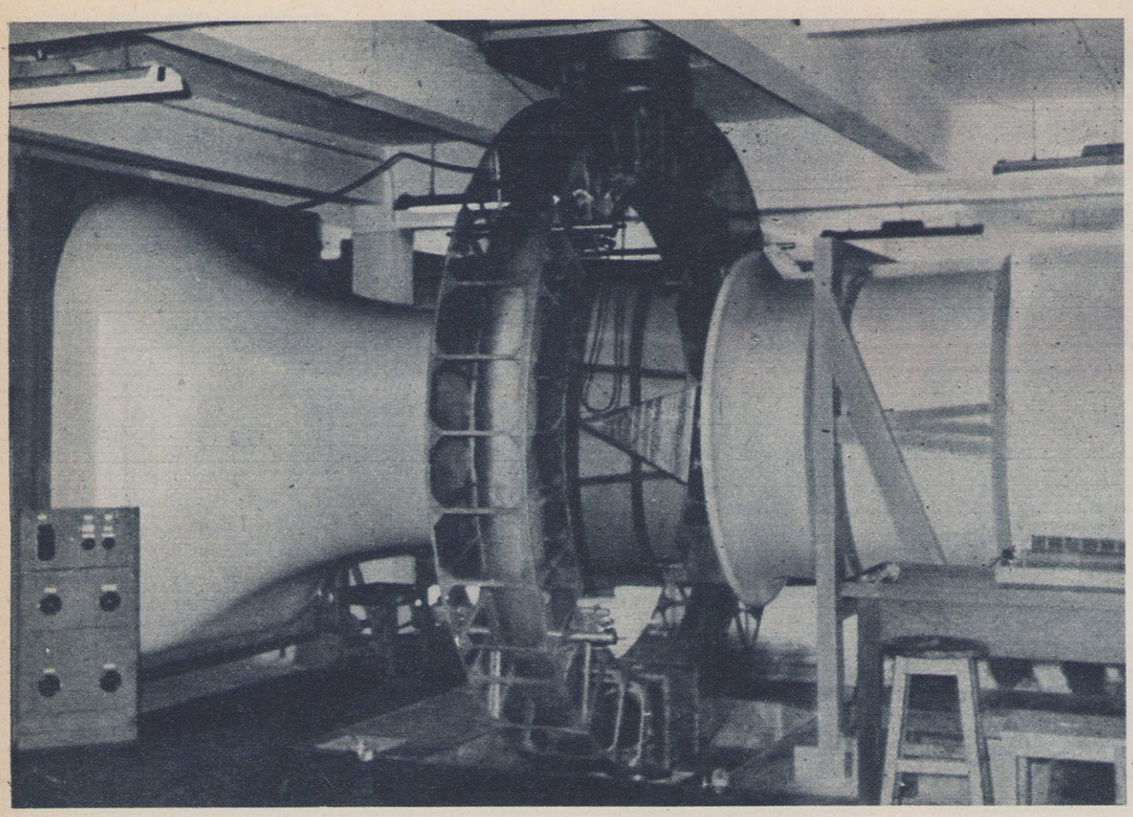
P

PŁONCZYŃSKI STANISŁAW. Pilot komunikacyjny i sportowy. W roku 1934 zajął drugie miejsce w Challenge'u. W lotnictwie komunikacyjnym pracuje od 1925 roku. Podczas wojny 1939—45 był instruktorem i pilotem doświadczalnym w Wielkiej Brytanii. Obecnie pracuje w PLL „Lot".

PUŁAWSKI ZYGMUNT. Utalentowany konstruktor samolotów okresu międzywojennego, w tym myśliwca P-1, poprzednika sławnych PZL: P-7 i P-11. Zginął tragicznie podczas oblatywania samolotu-amfibii w roku 1931, mając 30 lat.

PLL „LOT". Skrót przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT, które ma w Polsce prawo wyłączności na zajmowanie się komunikacją lotniczą. Samoloty „Lotu" latają obecnie do 14 państw i obsługują w kraju 6 miast wojewódzkich. Przedsiębiorstwo używa na swych liniach m. in. następujących typów samolotów: Li-2, Il-14 i Convair-240 (40 pasażerów, prędkość — 420 km/h). W roku bieżącym PLL „Lot" obchodzi 30-lecie istnienia. W latach 1945—1958 wykonano 133 tys. lotów, przeleciano ok. 47,5

DOKOŃCZENIE NA STR. 23



Tunel aerodynamiczny, którym dysponuje fakultet lotniczy WAT, należy do najbardziej nowoczesnych pomocy naukowych.

W KRÓLESTWIE LICZBY MACHA

PRZYJECHAŁA „dwudziestka", z wnętrza której wybiegło kilkudziesięciu młodych oficerów. Skrzyżowały się kolory mundurów i czapek. Już minęli bramę, tylko po przeciwległej stronie ulicy pozostał duży napis — „Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego".

Na piętrze okazałego budynku kilkanaście kreślaskich stołów. Ślęczący przy nich ludzie nie zwracają uwagi na nowoprzybyłych. Myślą, kreślą, wyliczają, zapisują...

JEDEN Z WIELU

Kapitan Zbigniew Kaliński jest dyplomantem fakultetu lotniczego. Przed kilkoma miesiącami otrzymał absolutorium, a obecnie „szlifuje" pracę dyplomową. Za parę tygodni, jeśli wszystko ułoży się pomyślnie, do swej wizytówki będzie mógł dopisać skróty dwóch tytułów: „mgr inż.".

Naturalnie jest to okoliczność bardzo formalna, która w niewielkim tylko stopniu może wynagrodzić trud ostatnich kilku lat spędzonych niemal całkowicie w murach uczelni. Trudno byłoby mu wyliczyć na poczekaniu ilość zdanych egzaminów, lub liczbę wysłuchanych wykładów. Przedmioty ściśle specjalistyczne przeplatały się z ogólnowojskowymi i politycznymi.

SZTURM BARIERY

W pierwszych dniach maja br. otrzymał konkretny temat pracy dyplomowej.

Musicie zaprojektować nowoczesny myśliwski samolot przechwytujący — mówił przełożony — który mógłby poruszać się w powietrzu z prędkością odpowiadającą M = 2,5. Nie było to łatwe zadanie.

Kiedy w roku 1946 samolot doświadczalny DH-108 „Swallow" podczas próby przekroczenia bariery dźwięku rozleciał się w powietrzu, opinia publiczna przeżyła ogromny wstrząs. Okazało się bowiem, że znane i stosowane dotychczas zasady aerodynamiki w odniesieniu do dużej prędkości lotu tracą zupełnie swoje znaczenie. Uczeni szybko zgłębili „wielką niewiadomą", która otrzymała nazwę „bariery dźwięku".

M = 2,5

Projektowany przez kpt. Kalińskiego samolot może rozwinąć prędkość odpowiadającą liczbie M = 2,5. Moglibyśmy również powiedzieć, że będzie on latał dwa i pół raza tak szybko jak dźwięk.

A co to oznacza w konkretnych kilometrach? Przecież na szybkość dźwięku wpływa sporo czynników zewnętrznych. Wiadomo np, że w zwykły wiosenny lub letni dzień głos rozchodzi się w przestrzeni z szybkością około 1200 km na godzinę. W okresie zimy prędkość ta ulega pewnemu zmniejszeniu. Jest ona także nieco niższa w miarę wznoszenia się nad poziom morza.

Dlatego można przypuszczać, że samolot o prędkości odpowiadającej liczbie Ma = 2,5, lecąc na wysokości 5 tysięcy metrów nad ziemią w pogodny letni dzień osiągałby prędkość około 2 875 km/h. Obniżenie lotu nad samą ziemią mogłoby przynieść dodatkowe 200—300 km prędkości.

INNE PARAMETRY

Praca dyplomanta nosi charakter opracowania teoretycznego. Kto wie, może jednak stać się punktem wyjścia dla poważnych przedsięwzięć praktycznych. Sam autor projektu mówi, że ma to być samolot zdolny do przechwytywania wszystkich możliwych typów istniejących na kuli ziemskiej.

Najważniejsza rzecz to prędkość. Przecież historia rozwoju lotnictwa nie jest w zasadzie niczym innym jak tylko historią rozwoju prędkości samolotów.

Drugim ważnym parametrem projektowanego samolotu jest jego pułap. Kapitan Kaliński zakłada, że będzie on wynosił około 23 600 metrów.

Posiadając te założenia — pracuje. Na ogromnym kartonie rysunek. Skrzydła w formie delty o niespotykanym dotychczas skosie. Kształt kadłuba, a także obrys całego samolotu, jest również odmienny od znanych nam do tej pory.

CENA WYSIŁKU

Biorę do ręki opis projektu. Ciężki. 360 stronic formatu A-4 zapełnione skomplikowanymi wyliczeniami. Ponoć to jednak nie wszystko, brak 1/4 pracy. A rysunki? Kartony urzekają swoją wielkością i płątaniną linii.

Wiele dni i nocy musiał poświęcić kapitan Kaliński, aby to wykonać. W takich warunkach wzbogaca się dorobek myśli ludzkiej. Kto wie, może za kilka lat marzenia sympatycznego kapitana zostaną zrealizowane i speaker w czasie defilady lotniczej powie: „Uwaga, za chwilę nadleci nowoczesny samolot polskiej konstrukcji KA-1, prędkość odpowiadająca liczbie Ma = 2,5".

Kpt. Zbigniew Kaliński obok swego projektu

ZAMIAST ZAKOŃCZENIA

Początkowo miał to być reportaż o uczelni, w miejsce którego powstał obrazek o człowieku. Autor chciałby usprawiedliwić się tym, że sylwetka kpt. Kalińskiego jest bardzo typowa dla całego fakultetu, a chyba dla całej Akademii.

Takich jak on jest wielu, chociaż każdy z nich pracuje nad innym problemem.

Ppor. Edward Włodarczyk jest także dyplomantem, tylko z tą różnicą, że wybrał sobie specjalność budowy silników samolotowych. W charakterze pracy dyplomowej przedstawia zaprojektowany przez siebie silnik odrzutowy ze sprężarką odśrodkową i dopalaczem. Istota wysiłków ppor. Włodarczyka sprowadza się do tego, aby dodatkowe wtryskiwanie paliwa odbywało się za turbiną. Całość posiada poważne znaczenie dla skrócenia długości startu samolotów odrzutowych.

Wydaje się, że ton tej twórczej atmosferze nadaje sama kadra uczelni. Poważna ilość wykładowców — to prawdziwi wynalazcy.

★

Uczelnia bardzo sympatyczna. Aż żal opuszczać jej mury. Wychowankowie jej będą na pewno dobrymi specjalistami lotniczymi.

STANISŁAW REPEROWICZ

Ppor. Edward Włodarczyk sprawdza dokładność sporządzonego wykresu.
Foto: K. Słupik (3)

OD SZYBOWCA „ABC" DO SAMOLOTU NADDŹWIĘKOWEGO

JUNAK Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" Roman Operacz miał pecha. Trafił na kurs szybowcowy w Fordonie właśnie wtedy, gdy zdechł ostatni koń i młodzi adepci lotnictwa musieli na własnych barkach przenosić szybowce z miejsca lądowania na start. Każdy kilkunastosekundowy lot trzeba było okupić ciężką pracą. Mimo to Operacz nie zraził się do lotnictwa i postanowił zostać pilotem wojskowym.

Cel swój osiągnął w 1953 roku, gdy jako podporucznik, absolwent Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Radomiu, został skierowany do jednostki bojowej.

Sporo lat minęło od tego czasu. Wiele zmieniło się w naszym lotnictwie i osobistym życiu **por. pil. 1 klasy Romana Operacza.**

Zaczynał od kilkunastosekundowych lotów w fordońskiej szkole — dziś lata na nowoczesnych naddźwiękowych samolotach myśliwskich. To właśnie on, w defiladzie lotniczej 22 Lipca, przelatując z prędkością naddźwiękową nad trybunami wzbudził falę uderzeniową zwaną „bangiem".

Por. Operacz lata we wszystkich warunkach meteorologicznych w dzień i w nocy. Nawet przy najgorszej pogodzie, kiedy nie widać „własnego nosa" potrafi znaleźć w przestrzeni „nieprzyjacielski" samolot i „zniszczyć" go. Jest świetnym strzelcem, powietrznym snajperem, który z każdej wyprawy wraca z łupem. Gdy się przyceluje, nawet wytrawny pilot nie ucieknie spod ostrzału jego fotokaemów.

Dla takiego myśliwca jak Operacz nie ma w powietrzu niespodzianek. Nawet w najbardziej zaskakujących manewrach przeciwnika potrafi go przechytrzyć. Radzi sobie również doskonale ze swoją maszyną.

Pewnego razu mechanik uzbrojenia założył niedbale taśmy amunicyjne. W czasie lotu wysunęły się one z komory i uszkodziły automatyczną regulację steru głębokości. Samolot zaczął się dziwnie zachowywać. Na każde poruszenie drążkiem maszyna reagowała ze spotęgowaną gorliwością. Zwalała się na nos, by z szaloną prędkością pędzić na spotkanie ziemi, to znów wystrzelała świecą pod chmury. Jedno i drugie było niebezpieczne. Pilot musiał w nieprzystosowanym do tego rodzaju akrobacji kombinezonie znosić olbrzymie przeciążenie, grożące utratą przytomności. Siła bezwładności wciskała go w fotel, to znowu podnosiła pod samą osłonę kabiny. Ale doświadczony pilot nie stracił głowy. W czasie spokojniejszej sekundy zmniejszył obroty silnika, a gdy maszyna się nieco uspokoiła, uregulował ręcznie stery. Samolot stał się znowu posłuszny woli pilota.

Za wykonanie tego lotu Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pilot Jan Frey-Bielecki nagrodził por. pil. 1 klasy Romana Operacza kordzikiem.

Wiele by można mówić o tym szczupłym, zawsze uśmiechniętym blondynie. Koledzy cenią go za wesołość, miłe obejście, skromność i koleżeństwo. Podwładni podziwiają jego lotniczą wiedzę i umiejętności, sposób w jaki przekazuje i uczy innych tego co już sam posiadł. Por. Operacz należy do tych nauczycieli lotniczego kunsztu, których uczniowie zawsze wspominają z wdzięcznością.

Sam Operacz mówiąc o sobie wspomina swych instruktorów. Padają nazwiska chor. Kowalczyka, por. Malinowskiego, por. Krukowskiego i innych. Wiele mówi o radzieckich instruktorach, którzy nauczyli go przechwytywać cele na nowoczesnym naddźwiękowym samolocie we wszystkich warunkach meteorologicznych w dzień i w nocy. Właśnie dzięki radzieckim instruktorom i niewątpliwym zdolnościom lotniczym mógł tego dokonywać wtedy, gdy legitymował się zaledwie 300 godzinami nalotu.

Por. Operacz jest dziś asem, który lotniczej sztuki uczy młodszych od siebie pilotów. Dzięki takim jak on, pracowitym i zdyscyplinowanym, umacnia się gotowość bojowa naszego lotnictwa, powiększają się szeregi pilotów, dla których ani ciemność, ani żadna zła pogoda nie stanowią przeszkody w wykonaniu najtrudniejszego zadania.

C. C.

Porucznik pilot 1 klasy Roman Operacz. **Foto: CAF — A. Grzęda**

Czy wiecie że...

Długość linii PLL „Lot" wynosi obecnie 12 475 km (krajowe 1 805 km, zagraniczne 10 670 km).

●

Poprzednikami „Lotu" w Polsce były przed wojną towarzystwa: „Aerolloyd", „Aero", „Aerolot".

●

Do 1939 roku na liniach „Lotu" latały kolejno samoloty następujących typów: Junkers F-13, Fokker F-VII b — 3 m, Fokker VII, PWS-24, PWS-21 bis, Lockheed 10, Lockheed 14, Douglas DC-2, Ju-52.

●

„Lot" współpracuje obecnie z 11 zagranicznymi liniami, a mianowicie: z radzieckim „Aerofłotem", węgierskim „MALEV", bułgarskim „TABSO", rumuńskim „TAROM", czechosłowackim „CSA", z „Deutsche Lufthansa" (NRD), skandynawskim „SAS", belgijskim „SABENA", holenderskim „KLM", francuskim „Air France" i brytyjskim „BEA".

●

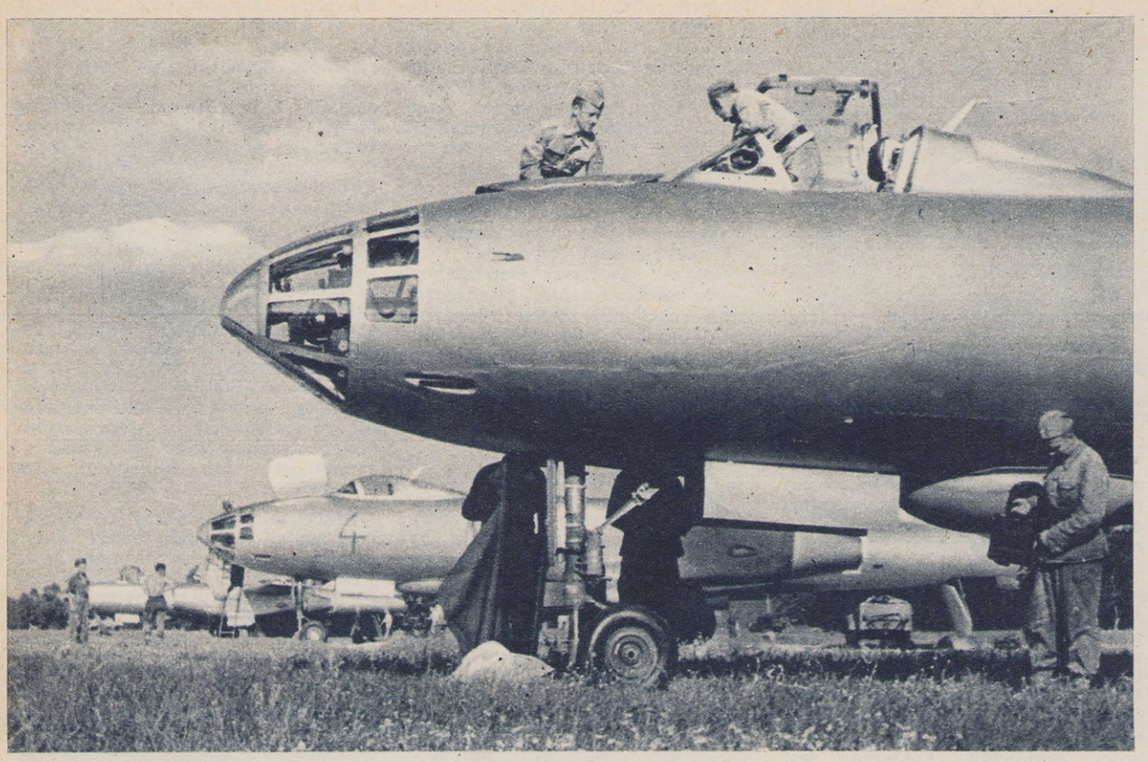
Istnieją obecnie w Polsce połączenia z Warszawy z następującymi 6 miastami: Gdańskiem, Szczecinem, Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem i Rzeszowem.

●

Samoloty „Lotu" latają do następujących 16 miast w Europie: Kopenhagi, Berlina, Londynu, Amsterdamu, Brukseli, Paryża, Zurichu, Pragi, Wiednia, Budapesztu, Belgradu, Aten, Sofii, Bukaresztu, Wilna i Moskwy.

●

W ciągu 15-lecia samoloty „Lotu" przeleciały na liniach krajowych i zagranicznych 59 422 tys. km, wykonały — 130 180 lotów, przewiozły 1 558 400 pasażerów i 23 426 ton przesyłek.



Szybkość, automatyzacja wyposażenia, silne uzbrojenie strzeleckie i bombowe — oto cechy współczesnego lekkiego samolotu bombowego.

KIERUNKI ROZWOJU WSPÓŁCZESNEGO LOTNICTWA

Mgr inż. TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

KONIEC drugiej wojny światowej nie zahamował postępu w lotnictwie, przeciwnie, prace prowadzone w czasie wojny stworzyły nowe perspektywy jego rozwoju. Napięcie międzynarodowe, szybko po wojnie wzrastające, spowodowało wzrost nakładów finansowych na opracowanie nowego sprzętu lotniczego, na bazę naukową i produkcyjną, na produkcję samolotów.

Rewolucja w lotnictwie — skok osiągów samolotów — spowodowana została w pierwszym rzędzie przez powszechne wprowadzenie napędu odrzutowego. Stał się on zasadniczym atutem techniki lotniczej, pomógł wydostać się ze ślepej uliczki, w której znalazło się lotnictwo, a którą było ograniczenie prędkości samolotów spowodowane niemożliwością budowania silników tłokowych na bardzo wielkie moce oraz ze spadkiem sprawności zespołu śmigło-silnikowego powyżej 700 km/h. Również ważnym atutem stał się postęp w dziedzinie aerodynamiki, odpowiedzialnej za ukształtowanie samolotu. Wrost prędkości, jaki umożliwił silnik turboodrzutowy, został bowiem zahamowany przez gwałtowny wzrost oporu w pobliżu prędkości dźwięku. Odkrycia aerodynamiki dużych prędkości, nowe kształty profilów, nowe formy skrzydeł, jak skrzydła o dużym skosie dla prędkości poddźwiękowych, skrzydła trójkątne i trapezowe dla prędkości naddźwiękowych, odkrycie i zastosowanie „reguły pól", pozwoliło na osiągnięcie i przekroczenie prędkości dźwięku. „Barierę dźwięku" przekroczyły najpierw samoloty doświadczalne, później myśliwskie, a ostatnio samoloty bombowe. Wzrost prędkości samolotów spowodował rozrost ich wyposażenia, mającego na celu maksymalne zapewnienie bezpieczeństwa lotu i prawidłowe wykonanie zadania przez samolot. Coraz większe obciążenia działające na samolot podczas lotu, które stawiały coraz większe wymagania wytrzymałościowe konstrukcjom, stały się powodem stosowania nowych ich rodzajów (np. integralne, przekładkowe) i nowych materiałów.

Obok tych przemian należy zanotować wprowadzenie (do eksploatacji) w okresie powojennym wiropłatów, a także samolotów pionowego startu oraz opracowanie różnego rodzaju zdalnie kierowanych i balistycznych pocisków, z których szereg weszło następnie na wyposażenie wojska. Niektóre z wielkokalibrowych pocisków balistycznych wyniosły poza przyciąganie ziemskie pierwsze sztuczne księżyce.

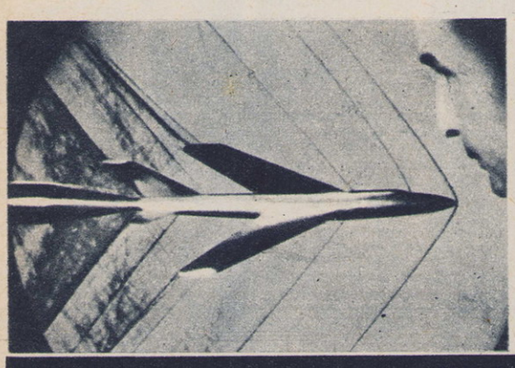
Współczesne lotnictwo użytkowe obrazują aktualnie eksploatowane samoloty seryjne. Obok tych maszyn, prototypy samolotów użytkowych świadczyć mogą o kierunkach rozwoju w najbliższej przyszłości. Oczywiście nie wszystkie prototypy wchodzą do produkcji seryjnej. Produkowane są tylko wybrane, najlepiej udane prototypy. Sam ich rozwój jest żmudny i kosztowny. Koszty opracowania szybko wzrastają w miarę komplikowania się samolotów. (W warunkach na przykład amerykańskich opracowanie myśliwca naddźwiękowego kosztuje kilka milionów roboczogodzin inżynierskich i 5, a nawet więcej, lat czasu). Prototyp przechodzi nieraz kilka przeobrażeń, zanim jest gotowy do produkcji, najpierw w serii próbnej, a następnie w serii wielkiej. Obok prototypów budowane są również samoloty doświadczalne celem badania określonych zagadnień, a uzyskane dzięki nim rezultaty badań świadczą o realności tych kierunków. Można powiedzieć, że lotnictwo na świecie jest obecnie w okresie ewolucyjnego rozwoju, po rewolucji, jaką było przejście na napęd turbinowy.

Dziś wojska lotnicze na świecie dysponują różnymi rodzajami samolotów bojowych: samoloty bombowe znajdujące się na uzbrojeniu osiągają prędkość dźwięku, a wchodzą już na uzbrojenie samoloty bombowe naddźwiękowe. Samoloty myśliwskie, osiągające prędkość dźwięku, znajdują się w dużych ilościach na wyposażeniu wojsk lotniczych, obok nich coraz liczniej reprezentowane są myśliwce przekraczające około dwukrotnie prędkość dźwięku. W lotnictwie komunikacyjnym (podobnie w transportowym lotnictwie wojskowym) w wielkich ilościach eksploatowane są samoloty z silnikami tłokowymi. Jednak silnik turbinowy (turbośmigłowy i turboodrzutowy) zaczyna szybko opanowywać i tę dziedzinę lotnictwa, co wyraźnie pokazał ostatni salon paryski. Szybko wzrasta ilość komunikacyjnych samolotów odrzutowych, które zamawiane są w wielkich ilościach przez towarzystwa komunikacyjne. Jakkolwiek samoloty odrzutowe są kosztowniejsze i mniej ekonomiczne od tłokowych lub turbośmigłowych, skrócenie czasu podróży przesądza o ich stosowaniu.

Ewolucja wymienionych samolotów, wprowadzenie do eksploatacji wciąż nowych typów i wersji samolotów, doskonalenie napędu — wprowadzanie nowych silników o coraz większym ciągu, doskonalenie kształtów aerodynamicznych, powoduje powstanie nowych problemów wymagających opanowania.

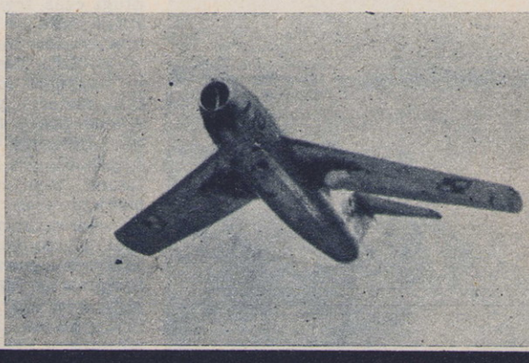
W lotnictwie bojowym prowadzenie efektywnych działań na większych prędkościach stało się trudniejsze. Spowodowało to konieczność zmiany uzbrojenia samolotu i zwielokrotnienia jego wyposażenia. Dziś zadania taktyczne samolotu przerodziły się w kom-

DOKOŃCZENIE NA STR. 18

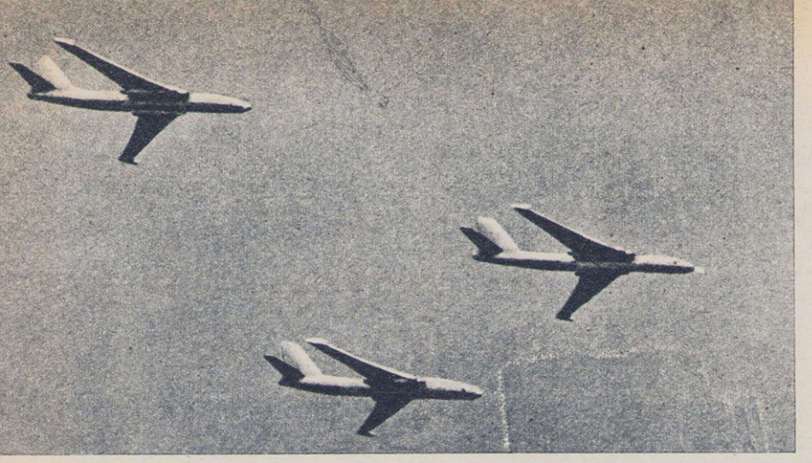


Nowe bryły samolotów powstają w pracowniach instytutów naukowych. Dziś przekroczyliśmy barierę dźwięku. Co będzie jutro?

Wprowadzenie silników odrzutowych zrewolucjonizowało zupełnie technikę lotniczą lat powojennych.



Obecnie samoloty myśliwskie z silnikami turboodrzutowymi znajdują się na uzbrojeniu we wszystkich krajach.



Ciężkie turboodrzutowe samoloty bombowe mają dziś prawie nieograniczony zasięg, mogąc wykonywać najtrudniejsze zadania bojowe.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 17

pleksowy skomplikowany system ataku i obrony. Elementami np. systemu przechwytywania jest służba wykrywania, naprowadzania, służba eksploatacyjna, wreszcie sam samolot przechwytujący i jego uzbrojenie. Wszystkie te elementy winny być sprawnie działające, wzajemnie do siebie dopasowane, do warunków własnych i przeciwnika.

Na rozwój lotnictwa bojowego wielki wpływ wywiera rozwój broni rakietowej. Lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu, wyposażone obecnie w samoloty osiągające prędkości leżące w pobliżu prędkości dźwięku, dostało konkurenta w postaci balistycznych pocisków rakietowych. Pociski balistyczne mają tę przewagę nad samolotem, że są trudniejsze do przechwycenia z powodu znacznie większej prędkości oraz nie wymagają wielkich lotnisk. Posiadają jednak mniejszą celność, a niektóre z nich nie są jeszcze dostatecznie dopracowane. To powoduje trwającą w dalszym ciągu koegzystencję pocisków balistycznych i samolotów dalekiego zasięgu. Ponadto, ze względu na stałe doskonalenie obrony przeciwlotniczej, istnieje tendencja do uniknięcia jej zasięgu przez stworzenie „agregatu" samolot bombowy — pocisk kierowany wystrzeliwany z pewnej odległości przed celem. Niezależnie od powyższego projektowane są naddźwiękowe bombowce dalekiego zasięgu. Wzrost prędkości powoduje jednak znaczny wzrost zużycia paliwa i nadmierny wzrost ciężaru samolotu, co zmusza do poszukiwania nowych gatunków paliw i opracowania silników na to paliwo (np. opracowywane są silniki lotnicze na paliwo atomowe).

Istnieje stały wyścig osiągów między bombowcem a myśliwcem. Myśliwce wcześniej przekroczyły prędkość dźwięku i obecnie przewaga jest po stronie myśliwca. Uzbrojenie jego zostało udoskonalone. Są nim obecnie działka albo rakietowe pociski sterowane zdalnie. Ze względu na rosnące prędkości samolotów konieczne jest automatyczne prowadzenie walki (automatyczne prowadzenie samolotu na cel po zidentyfikowaniu celu przez pilota i automatyczne odpalenie pocisków).

Od tego — krok do całkowitego zautomatyzowania myśliwca. W prostym rozwiązaniu będzie to przeciwlotniczy pocisk kierowany. Wojska na świecie są uzbrojone w stale rozwijane przeciwlotnicze pociski kierowane, a także w opracowaniu są myśliwce zdalnie kierowane. W najbliższej przyszłości należy się spodziewać, że procentowy udział pocisków w obronie, w miarę ich doskonalenia, będzie się zwiększał na niekorzyść myśliwców. Obrona przeciw pociskom balistycznym będzie możliwa jedynie przy pomocy pocisków kierowanych.

O ile w przypadku samolotów przechwytujących pocisk wypiera samolot, o tyle w lotnictwie na „polu bitwy" (lekkie bombowce, samoloty myśliwsko-bombowe, myśliwsko-szturmowe, transportowo-desantowe) pozycja samolotu jest bardziej utrwalona. Pilot samolotu ma możliwość wyboru najtrafniejszych decyzji wobec szybko zmieniających się sytuacji na polu bitwy. Samolot w przeciwieństwie do pocisku może być użyty wielokrotnie, można zmieniać jego uzbrojenie, na małych wysokościach jest trudny do zniszczenia.

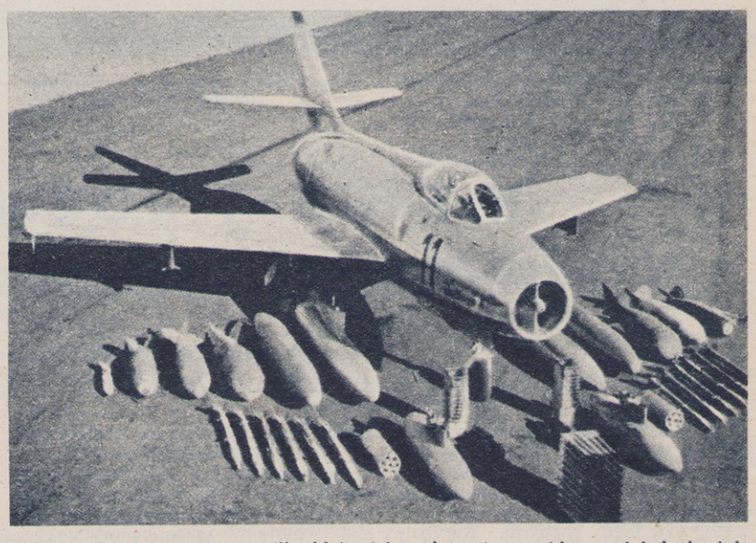
Bardzo istotnym problemem, tak w lotnictwie wojskowym jak i cywilnym, jest zagadnienie wyeliminowania lotnisk, skrócenia startu i lądowania. Wysoki koszt lotnisk, długi czas trwania budowy, łatwość zniszczenia w czasie wojny, niemożliwość budowy dużych lotnisk w pobliżu centrów wielkich miast — wszystko to powoduje, że na całym świecie prowadzone są intensywne prace nad rozwiązaniem tego problemu. Stosowanie urządzeń hypernośnych na normalnych samolotach, zastosowanie opon niskociśnieniowych (w samolotach myśliwsko-szturmowych), wreszcie rakiet startowych — jest tylko częściowym rozwiązaniem problemu. Śmigłowiec, aparat pionowo startujący, posiada ograniczoną prędkość maksymalną. Jakkolwiek prace rozwojowe w dziedzinie śmigłowców są prowadzone w dalszym ciągu, ostatnio np. prowadzone są intensywne prace nad skonstruowaniem „latających platform", które miałyby stanowić rodzaj latającego samochodu i coraz szerzej stosuje się napęd turbinowy, to jednak doskonalsze rozwiązanie będzie stanowić samolot startujący pionowo. Obecnie zbudowanych zostało szereg prototypów samolotów doświadczalnych i prowadzi się intensywne ich badania. Brak jeszcze na razie konstrukcji użytkowych.

Istnieje szereg dróg do rozwiązania problemu pionowego startu, tak w lotnictwie śmigłowym, jak i odrzutowym. Pierwszy etap stanowi zbudowanie samolotu transportowego o krótkim starcie (pierwsze prototypy takich samolotów istnieją), dalszy etap stanowić będą samoloty pionowego startu. Trudniejszy do rozwiązania jest ten problem w przypadku samolotów bojowych.

Drugim istotnym problemem rozwoju techniki lotniczej jest dalsze zwiększenie prędkości samolotów. Przed poruszającym się z coraz większą prędkością samolotem wyrósł nowy problem: „bariera cieplna", czyli nagrzewanie się powierzchni samolotu w miarę osiągania coraz większych prędkości. Specjalne metody chłodzenia powierzchni samolotu mogą przesunąć ją w kierunku większych prędkości. Zbudowane zostały specjalne samoloty doświadczalne mające na celu zbadanie problemu bariery cieplnej. Z problemem nagrzewania łączy się również sprawa napędu. Przy dużych prędkościach w obrębie atmosfery korzystniejszy od turboodrzutowego jest napęd rakietowy, a na większych wysokościach możliwy jest tylko niezależny od atmosfery ten rodzaj napędu. Aparatami latającymi realizującymi taki lot są pociski balistyczne. Pociski balistyczne zanurzając się w atmosferę w końcowym odcinku lotu nagrzewają się jednak do wysokich temperatur. Chodzi więc o to, aby wyposażyć pocisk balistyczny w pilota i po wystrzeleniu bezpiecznie go sprowadzić na ziemię, stopniowo wyhamowując lot pocisku i zamieniając lot balistyczny na ślizgowy.

Prace te zapowiadają niewątpliwie nową, jednakże jeszcze dosyć odległą rewolucję, która nada nową treść lotnictwu. Należy mieć nadzieję, że nowe te zdobycze techniki służyć będą pokojowej pracy ludzkości.

Śmigłowce uniezależnione od specjalnych lotnisk spełniają doniosłą rolę w wojskach lotniczych w dziedzinie transportu, łączności i służby sanitarnej. Foto: St. Wielgus

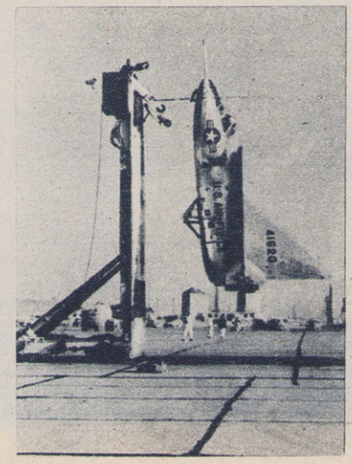


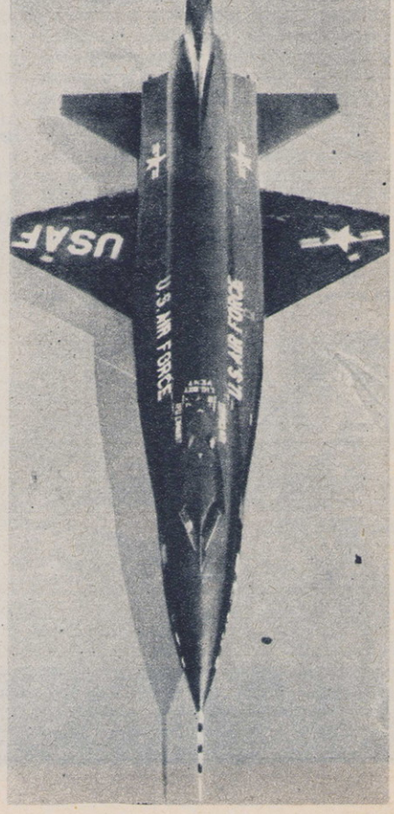
Uzbrojenie samolotów myśliwskich doby obecnej przybiera niejednokrotnie monstrualne rozmiary. Powyżej — samolot francuski „Mystere IV A" z arsenałem broni jaka może być na nim zastosowana (w wersji myśliwskiej i myśliwsko-bombowej).

Przyszłość należy niewątpliwie do samolotów pionowego startu. Próby eksploatacyjne takich aparatów są w pełnym toku (poniżej — „Vertijet" wytwórni Ryan).

★

Poważne prace przebiegają również nad statkami powietrznymi mogącymi pokonywać ogromne przestrzenie na wysokościach do tej pory nie osiągalnych przez człowieka. (Z prawej — X-15 wytwórni Bell przeznaczony do lotów na wysokości rzędu 160—200 km).





AWIATOR

Wydanie specjalne na Dni Lotnictwa

PIERWSZY NAD KANAŁEM LA MANCHE

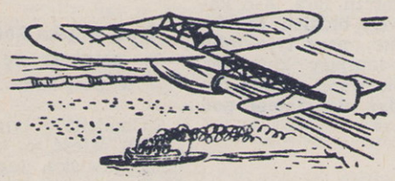
(z pamiętnika Louis Bleriota)

„Wystartowałem o 4.35 rano. Podczas 10 minut czułem się sam, zgubiony, zawieszony nad wzburzonym morzem, nie widząc żadnego punktu na horyzoncie, żadnego okrętu.

Aby nie myśleć o mym locie w wypadku gdyby silnik stanął, pilnie patrzyłem na manometr oliwny i benzynomierz...

...Nagle spostrzegam zamek Dover. Szalona radość rozpiera mnie. Kieruję się tam... Jestem nad ziemią. Lądu je o godz. 5.12, niezbyt szczęśliwie, bo łamię podwozie i śmigło. Przeleciałem 58 kilometrów".

25.VII.1909 r.



Nasz specjalny wysłannik telefonuje:

ŻWIRKO I WIGURA PIERWSI W BERLINIE

Berlin 28.VIII.1932 r.

Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura zwyciężyli w międzynarodowych zawodach lotniczych „Challenge". Radosną tą nowinę przekazuję natychmiast po wylądowaniu maszyny RWD przed komisją sędziowską na lotnisku Tempelhof.

Mjr. Wojtyga, szef naszej drużyny, gratulując pilotowi powiedział:

— Franku, wygrałeś bezapelacyjnie!

— Nie chce mi się w to wierzyć — odpowiedział dzielny pilot. — Więc zdobyłem dla Polski puchar międzynarodowy, więc RWD okazała się najlepszą maszyną turystyczną w Europie?

Po ogłoszeniu zwycięstwa polskiej załogi orkiestra zagrała „Jeszcze Polska"... tu, w Berlinie.

BOHATERSKI LOT CZKAŁOWA I BAJDUKOWA

San Francisco, 20 czerwca 1937 r.

Sowieccy piloci Czkałow i Bajdukow wylądowali na lotnisku w Vancouver. Piloci wylecieli z Moskwy 18 czerwca biorąc kurs na Biegun Północny. Przebyli oni trasę 12 000 km. Ich lot z Moskwy do Vancouver w USA jest pierwszym w historii lotnictwa przelotem ponad Biegunem Północnym z Europy do Ameryki.

Nasz specjalny wysłannik donosi:

Statek powietrzny hr. Zeppelina

Po pracy 6-letniej, wielu rozczarowaniach i wypadkach, udało się nareszcie 68-letniemu jenerałowi jazdy hr. Zeppelinowi zbudować balon do sterowania tak znakomity, że przewyższa pod względem dokładności ruchów w powietrzu i równowagi wszystkie dotychczas zbudowane balony Lebaudego i Santosa Dumonta. Dowodem tego dwugodzinna jazda próbna dokona przez hrabiego Zeppelina dn. 9 października 1906 r. nad jeziorem Bodeńskim. Balon wyprowadzony przez parowiec holowniczy z szopy, zbudowanej nad jeziorem, wzniósł się bez trudności z dwóch pontonów aluminiowych, na których spoczywał, w powietrze i dokonawszy kilku zwrotów dokoła swej osi przeleciał majestatycznie wzdłuż brzegów jeziora nad kilkoma miastami i z powrotem powrócił do miejsca, z którego wyleciał.

Balon, a raczej 16 balonów połączonych w jedną całość w kształcie cygara i objętych siatką aluminiową, ma długość 123 m. Siłę poruszającą stanowią 2 motory, o sile 85 koni parowych każdy. Gaz zawarty w balonie wystarcza na 5 dni podróży. Szybkość wynosi 30 do 35 km na godzinę. Siła wzlotu 11 000 kilogramów. W tych dniach hrabia dokona prób dalszych.

Pionierzy lotnictwa o lotnictwie

Imć pan Onufry Propeler, gwoli zaspokojenia ciekawości czytelników „Awiatora", taki oto wywiad przeprowadził z pionierami lotnictwa.

— *Mistrzu LEONARDO DA VINCI! Zaliż widzicie w swej imaginacji człowieka w latającej machinie?*

— *„Wielki ptak wzbije się ze szczytu pagórka do lotu, napełniając kosmos podziwem, a świat swoją sławą. I po wsze czasy chwała okryje miejsce, gdzie się on zrodził".*

— Czy pierwsze wzloty dokonywane przez Waszmościów potwierdzają rachuby i zamysły pokoleń?

OTTO LILIENTHAL: „Można by powiedzieć, że w technice lotnictwa za wiele rachowano, a za mało eksperymentowano".

WERNER VON SIEMENS: „Dopiero gdy wynaleziony zostanie dostatecznie lekki silnik, będzie mógł każdy zręczny mechanik budować maszyny latające. Wynalazcy jednak zaczynają zawsze od odwrotnego końca. Konstruują maszyny latające nie rozporządzając siłą do ich poruszania".

— *Azaliż wiele trudu i umiejętności wymaga żeglowanie na niebieskim oceanie?*

WILBUR WRIGHT: „Kto istotnie pragnie nauczyć się czegoś, musi siąść do maszyny, by w bezpośrednim z nią obcowaniu przeniknąć wszystkie jej sekrety".

Kurier „Awiatora" donosi z Paryża

LATAJĄCY GLOB WZIĘLI ZA ZWIERZĘ, proboszcza zawołali z święconą wodą

Paryż, w sierpniu 1783 r.

Wypuszczono tu powietrzną banię, która po trzech kwadransach upadła we wsi Gonzes.

Chłopów robiących w polu tak ów balon przestraszył, że dwóch śmiertelnie choruje. Z początku, gdy się kilka razy odbił od ziemi i podskoczył, wzięli go za zwierza, zaczęli na niego kamieniami rzucać. Proboszcza zawołali z wodą święconą. Gdy przekonali się, że ten zwierz jest kitajkowy, dali znać panu miejsca, który przestrzeżony o tym doświadczeniu dał wiadomość do Paryża.

REKORDY • REKORDY

REKORDY PRĘDKOŚCI

1906 r.	Santos Dumont	—	41,29 km/godz
1911 r.	Nieuport	—	119,76 km/godz

REKORDY WYSOKOŚCI

1908 r.	Wright	—	110 m
1912 r.	Garros	—	5600 m

REKORDY ODLEGŁOŚCI

1905 r.	Wright	—	39,0 km
1913 r.	Seguin	—	1024,2 km

JAN POTOCKI RATUJE TURCZYNA PRZED SKOKIEM W PRZEPAŚĆ

W roku 1788 Jan Potocki jako pierwszy Polak odbył wespół z Blanchardem oraz sługą Turkiem podróż balonem ponad Warszawą. Ów wzlot omal nie zakończył się tragicznie. Kiedy bowiem piec z drwami rozgorzał na dobre — Turczyn tak się przeraził, iż chciał wyskoczyć z kosza. Wtedy dzielny Jan Potocki przystawił słudze nabity pistolet do skroni, grożąc iż go trupem położy. Turczyn, straszliwie przerażony, zaniechał ucieczki z napowietrznego statku, który szczęśliwie wylądował w ogrodach na Woli.

Aeroplan w służbie „Awiatora"

Sierpień 1911 r.

Dowiadujemy się, iż we wsi Moskuce, gm. Dobra w pow. brzezińskim, komornik sądowy dokonał zajęcia i opieczętowania aeroplanu braci Chlebowskich. Aeroplan ów z motorem o sile 30 koni oceniony został przez komornika na 650 rubli. Wkrótce odbędzie się egzekucja sądowa i aeroplan zostanie drogą licytacji sprzedany.

Grono redakcyjne „Awiatora" postanowiło aeroplan ten zakupić za wszelką cenę, by móc żwawiej poruszać się w terenie.

MOSKIEWSKI KUPIEC NA PARASZUCIE

...Kupiec moskiewski Fiodor Nikitycz ma zaszczyt powiadomić wielce szanowną publiczność, że 6 września w niedzielę odbędzie podróż napowietrzną balonem z ogrodu Nieskusznego. Balon napełniony będzie powietrzem spirytusowym. W balonie, który wzleci na oczach publiczności, po podniesieniu się w górę wykonane będą przeróżne figury, a następnie niżej podpisany opuści się na paraszucie.

Ceny miejsc od 25 kopiejek srebrem do 10 rubli.

FIODOR NIKITYCZ

20 150 km w powietrzu na trasie Warszawa — Tokio — Warszawa

ZWYCIĘSKI RAJD ORLIŃSKIEGO

Warszawa 25.09.1926 r.

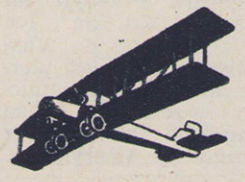
Bolesław Orliński, który 27 sierpnia br. wyleciał z Warszawy wraz z mechanikiem Kubiakiem by odbyć raid do Tokio — dziś szczęśliwie wylądował na lotnisku w Stolicy, entuzjastycznie witany przez licznie zgromadzoną publiczność. Dzielny pilot zapytany, dlaczego jego samolot w niczym nie przypomina Bregueta, na którym wystartował — odpowiedział:

— Miałem wypadek. Chcąc dolecieć do Warszawy musiałem amputować skaleczoną część skrzydła, a dla zachowania równowagi z części drugiego skrzydła zedrzeć płótno. Śmigło było również uszkodzone. Zlepiliśmy je klejem i związaliśmy drutem no i tak wylądowaliśmy z Kubiakiem w Stolicy.

BALON
nad Kutnem

Z 17 balonów, które brały udział w wyścigu niedzielnym, otrzymano do wczorajszego wieczora w Berlinie wiadomość o 15. Najdalej dotychczas, bo pod Orłowem w pobliżu Kutna w gub. warszawskiej, spadł balon niemiecki „Solmke", objętość 1 440 metrów kub., przebywszy 420 kilometrów. Ponieważ warunki wyścigu też uwzględniają wielkość balonu, przeto pierwsza nagroda przypada dotychczas małemu balonowi „Ernst", który przebył 340 km. Brak jeszcze balonów „Helions" i „Franken". Pierwszy z nich dla zdobycia 1 nagrody musi przebyć 663 km, drugi zaś 880 km.

TEORIE LOTNICZE



z 1910 r...

Aeroplan będzie krążył nad głowami wroga prawie nietykalny, przejrzy spokojnie miejsce działania, siejąc zniszczenie i demoralizację w wojsku.

Armia, zaopatrzona w podobne machiny, będzie miała przygniatającą wyższość ponad nieprzyjacielem, pozbawionym tak morderczych przyrządów. Im więcej będą one zgubne dla jednej armii, tem bardziej podniosą ducha w drugiej. Głównodowodzący armii, opatrzonej w aeroplany, będzie na wzór gracza, znającego karty przeciwnika, zadanie jego będzie znakomicie ułatwione.

Aleksander Sawicki
„Dzieje Lotnictwa"
— 1910 r.

...i z 1922 r.

Tajemnica walki powietrznej z pojedynczemi płatowcami nie kryje się bynajmniej ani w sztuce latania, ani w mistrzowskim strzelaniu, lecz tylko w odwadze zbliżenia się na najkrótszą odległość do przeciwnika.

mjr pil.
Stanisław Sarnowski
„Żegluga Powietrzna"
— 1922 r.

TOWARZYSTWO „AWIATA"

w Warszawie, Ś-to Krzyska 28. Tel. 2604
Aerodrom Pole Mokotowskie Tel. 5107

Pierwsza w kraju **fabryka aeroplanów** systemu Farmana, Blerio-ta, Etricha itd.

Aparaty jedno i dwupłaszczyznowe własnego systemu.

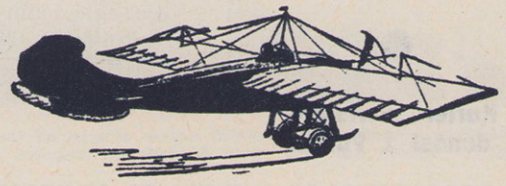
Szkoła lotnictwa pod kierunkiem pierwszorzędnych pilotów przyjmuje uczniów w każdym czasie.

Warunki przyjęcia uczniów do szkoły oraz cenniki aparatów i przyborów na każde żądanie.

WZLOTY NA POLU WYŚCIGÓW KONNYCH
odbywają się stale w Soboty i Niedziele

WIELKA KATASTROFA

W roku 1772 kanonik z Estempes, nazwiskiem Dessorges, chciał także spróbować jak się na powietrzu lata. Ale kanonik, jeszcze z owych błogich czasów nie był tak lekki jak piórko, przy tym lubił wygodę, dlatego zbudował latający kabriolet, który jednakże zaraz przy pierwszej próbie nie dopisał myśli wynalazcy, gdyż się złamał pod okazałym ciężarem żeglarza.



NOWA MASZYNA DO LATANIA

Z Nowego Jorku donoszą: Dwaj inżynierowie z Ohio Wilbur i Wright dokonali przed dwoma dniami pomyślnych prób z nową maszyną do latania. Próby odbyły się w mieście Kittyhawk, w stanie Nowej Karoliny. Maszyna nie posiada balonu, lecz wznosi się za pomocą śrub skrzydlatych, tzn. propellerów. Motor jest mały, lecz silny. Mimo wiatru, który dął z szybkością 21 mil na godzinę, maszyna przeleciała dwie mile i opuściła się na miejscu z góry oznaczonym. Konstrukcja jej opiera się na tej samej zasadzie co latawce.

Antykwariat „AWIATORA"

Dwa wojska konne potykały się w powietrzu...

„Chodziła w tym roku (1269) wieść o cudownem zjawisku, często w kraju polskim widywanem. Dwa wojska konne w zbrojnej postawie potykały się z sobą w powietrzu na obłokach i zaciętą toczyły walkę...

a na niebie ukazały się trzy księżyce

...„Ukazała się na niebie kometa i odbywając swój bieg w nocy około bieguna, długi swój ogon zawracała raz na zachód, drugi raz na wschód, niekiedy na południe i północ... Wkrótce potem zjawiła się druga kometa w stronie wschodniej, mniejsza od pierwszej przestrzenią i długością trwania. Nadto ukazały się na niebie trzy razem księżyce".

JAN DŁUGOSZ
„Dziejów Polskich Ksiąg Dwanaście"

PIOSENKA Z DĘBLINA

Hejże ha! Powietrze drga, motorów gra
Radością nas napawa!
Śmiałków rój codzienny swój zaczyna bój —
Przestworza to zabawa...
Na siebie ster i pełen gaz —
Hej, w górę maszyno skrzydlata!

W zwały chmur, nad szczyty gór skrzydlaty twór
w słoneczną dal się wzbija!
Wrogów bić, o laurach śnić, kochać i drwić —
To uczuć naszych miara!
Prowadzi nas w błękitny szlak zwycięski znak;
Kwadrat czerwono-biały!

— Czemu się smuci ten starożytny Grek?
— Bo nie jest awiatorem i od swarliwej baby w przestworza uletieć nie może.

JANUSZ MEISSNER

MOJE PIERWSZE KROKI W POWIETRZU

...„Pierwszy rozkaz jaki od niego (instruktora plotażu sierżanta Kohuta — przyp. b. g.) usłyszałem przy okazji zaoliwienia się świecy w silniku brzmiał:

— Nadulić te ferszalungi!

Nie zrozumiałem od razu, czego ode mnie żąda, on zaś miał akurat fazę choleryczną, więc od razu krzyknął:

— Nadulić ferszalungi, mówiem! A jak mówiem to powiadam. Ja ci nakopam z młotkiem do głowy, ty, einjähriger, sakrament nocheinmal!

Dopiero później dowiedziałem się, że „nadulić" znaczy zdjąć, „ferszalung" zaś maska silnika. Einjähriger — to byłem ja, „jednoroczny"...

*

... Kapusta rosła mi w oczach; była tuż pod nami, stawała się groźna... Nie mogłem już dłużej: dodałem gazu.

Myślałem, że Kohuta rozsadzi.

— Hammerskopf! — ryknął. — Jak ja trzymam wykład, to nie rusz gaz! Dumme ding, rauss z kisty! Wysiadaj!

— Jakże ja teraz wysiądę? — Ośmieliłem się zaprotestować.

— Rauss! — krzyczał przymykając gaz.

— Jak to, w powietrzu? — bąknąłem.

— Rauss! Do jarzyny! Skakaj! — powtarzał z uporem.

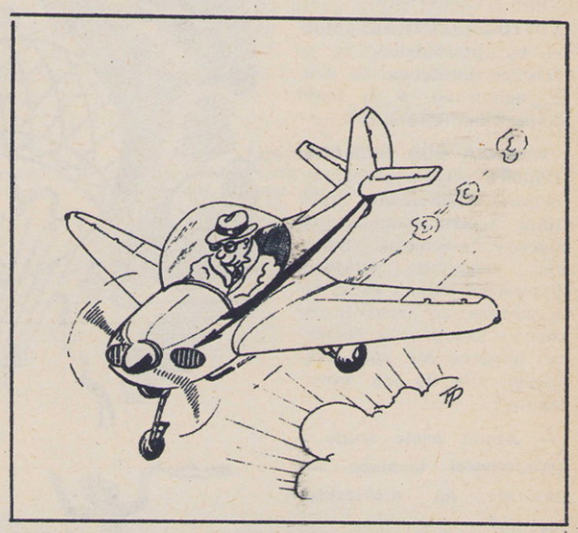
Cóż miałem robić? Rozpiąłem pas, wstałem i zacząłem gramolić się na burtę.

To go widać zreflektowało.

— Dokąd leziesz? — warknął — Siadać! Siadać! Zaś landować. Achtung! Landować!

Usiadłem skwapliwie. Przed nami było lotnisko, do którego dociągaliśmy na niewielkim gazie".

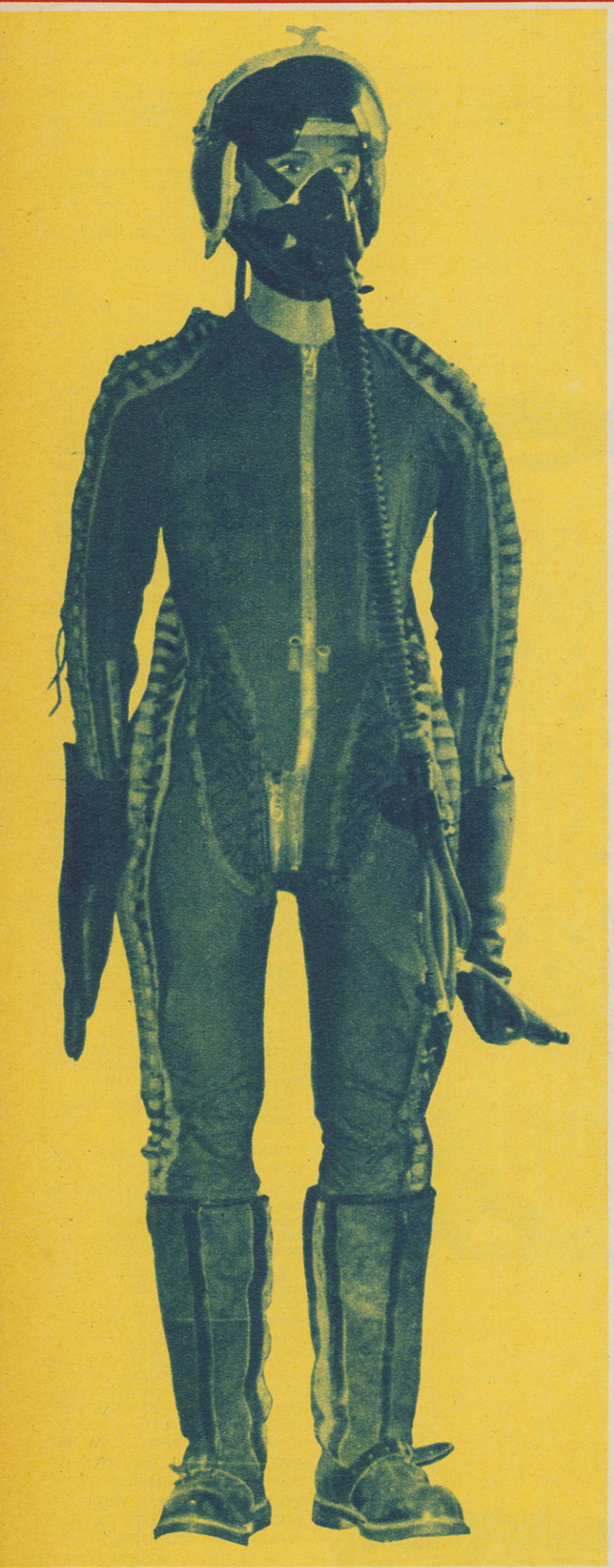
(Z książki „Pierwsze kroki")



AWIATOR

Wydanie specjalne z okazji Dni Lotnictwa
Opracowali: Bolesław Gaczkowski i Rajmund Kuliński

KSIĘŻYC JEST BLIŻEJ NIŻ SIĘ WYDAJE



Czy w takich ubiorach polecą pierwsi pasażerowie pojazdów kosmicznych? Trudno powiedzieć. Kostium przeciwprzeciążeniowy zbudowany w polskim Instytucie Medycyny Lotniczej przejdzie dalsze swoje modyfikacje. Ale to już jest sprawa przyszłości. Teraźniejszość zaś jest taka, że kostium przeciwprzeciążeniowy ma zastosowanie we współczesnym lotnictwie wojskowym.
Zdjęcia: WAF (2) i K. Słupik

WOJSKOWY Instytut Medycyny Lotniczej zawsze zdumiewał mnie śmiałością swych poczynań i głębokością myśli, które tu rodzą się w warunkach dla przeciętnego śmiertelnika niedostępnych. Słyszałem na przykład, że pewien amerykański major wdrapał się na olbrzymią wysokość 65 tysięcy metrów. Nie przy pomocy samolotu oczywiście, ale w komorze niskich ciśnień, gdzie stworzone zostały zewnętrzne warunki odpowiadające takiej właśnie wysokości. W instytucie także są komory niskich ciśnień, ale nie tylko one „załatwiają lot" na tak dużej wysokości. Aby się tam wdrapać, trzeba wiele więcej niż urządzenie komory. Czy jest możliwe, aby Polak przy pomocy środków, którymi dysponuje Instytut wdrapał się tak wysoko? Z takim pytaniem zwracam się do Szefa Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej.

— Dane, które w tej chwili uzyskujemy, mogą posłużyć do osiągnięcia podobnych rezultatów.

Stwierdzenie szefa jest szokujące. Wszak Polska to nie USA z całym bogactwem środków. Czy rzeczywiście jesteśmy tak blisko światowej czołówki w tej nowej gałęzi wiedzy medycznej jaką jest medycyna lotnicza? Czyżbyśmy rzeczywiście myśleli o lotach kosmicznych? Można zrozumieć uskrzydlone marzenia, ale przecież rzeczywistość...

Rzeczywistość jest taka, że technika bardzo szybko idzie naprzód. Jeśli jeszcze kilka lat temu Instytut mógł zajmować się wyłącznie dniem dzisiejszym i zabezpieczaniem warunków lotu na poziomie współczesnym, to teraz już staje się to luksusem, na który nie można sobie pozwolić. Koniecznością jest wybieganie myślą naprzód, do epoki, którą łatwo przewidzieć, bo nadchodzi nieuchronnie, do epoki lotów kosmicznych.

Technika stawia człowiekowi warunki, które trzeba koniecznie spełnić. Jeśli w czasie drugiej wojny światowej na pilota działały przeciążenia rzędu 4 g, to teraz wzrosły do kilkunastu, jeśli prędkość samolotu wynosiła około 400 km/h, to teraz piloci przekraczają barierę dźwięku. A rozwój trwa w dalszym ciągu i już można przewidzieć łatwo to, co nastąpi za lat kilka.

Przyglądam się rysunkowi, przy pomocy którego mam zrozumieć, po jakie licho pracownicy Instytutu głowią się nad bardzo skomplikowanym urządzeniem noszącym niewinną nazwę „wirówki".

Na długim ramieniu umieszczono kabinę samolotu, a w kabinie, oczywiście pilota. Podda go się szczególnym próbom. Elektrocefalograf, elektrokardiograf, oksymetr i cały zespół innych urządzeń lekarskich zaczyna pracować i notować. Czynności mózgu, krwioobieg, ilość tlenu we krwi, przeciążenia...

Właśnie przeciążenia stały się podstawą samego pomysłu budowy wirówki. Przeciążeń uniknąć się nie da. Trudno przewidzieć, czy nie nastąpi konieczność użycia katapulty. Zresztą nawet samo otwarcie się czaszy spadochronu powoduje przeciążenie. A nawet w bezawaryjnych warunkach pilot na dzisiejszych samolotach bojowych narażony jest też na działanie przeciążeń.

Przeciążenie więc i ich wpływ na funkcję organizmu trzeba dokładnie zbadać. Tu nie może być niewiadomych. Określono, że najwyższe przeciążenie jakie znieść może organizm ludzki wyraża się wartością 12 g.

Tak, ale w sytuacjach gdy siły działają na organizm w kierunku od głowy do nóg lub odwrotnie.

Lecz przecież już latają sputniki, jako zapowiedź nowej ery. Jak będą działały przeciążenia w superwysokich lotach na superszybkich maszynach? W jakiej pozycji ułożyć pilota w kabinie pojazdu kosmicznego?

Aparatura lekarska, telewizory, aparaty fotograficzne, rentgeny zanotują wszystko. Dr Wojtkowiak, doc. Marczewski i inni głowić się będą przy odczytywaniu wyników.

Zaiste kosmiczne to problemy! Zaiste na skalę światową! Dziesiątki instytutów podobnego typu zastanawia się nad sprawami podobnymi. Wypada zadać szefowi instytutu pytanie: „Jak wyglądamy na tle wielkiego świata? Na tle mocarstw lotniczych?"

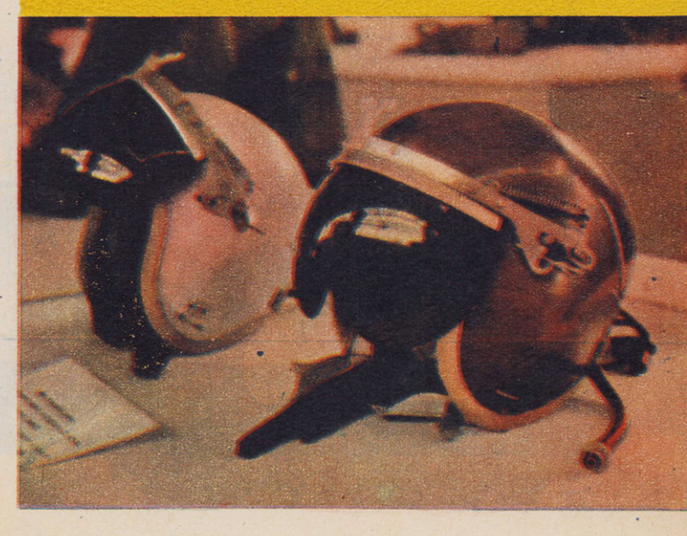
Szef zastanawia się nad odpowiedzią, bo trudno jest odpowiedzieć jednym słowem: źle lub dobrze. Różne instytuty rozsiane po świecie specjalizują się w różnych dyscyplinach. Bo medycyna lotnicza ma swoje własne gałęzie wiedzy. Nie ze wszystkimi instytutami możemy konkurować pod każdym względem. Ale staramy się nadrobić czas, olbrzymią lukę spowodowaną przez wojnę i lata po niej następujące bezpośrednio, gdy w przyszłość można było wybiegać jedynie w marzeniach. Korzystamy z dorobku myśli ogólnoludzkiej. W niektórych zaś dyscyplinach szybko zbliżamy się do czołówki światowej i do skarbnicy wiedzy włączamy swój wkład. Są także dyscypliny, które polskiej myśli dostarczają wiele chwały. W badaniach nad zmianami morfologicznymi w zakresie tkanki nerwowej jesteśmy w czołówce. Świat posługuje się polskim zdaniem jako autorytatywnym. Duże także sukcesy naukowe posiadają na swym koncie fizjolodzy Instytutu Medycyny Lotniczej. Oto nasza specjalizacja.

Więc Księżyc jest bliżej niż się wydaje. Przybliża go z każdym dniem cicha praca naukowa lekarzy i inżynierów, którzy w murach instytutu zamknęli się przed wścibskimi oczami i w spokoju budują swoje dziwne i skomplikowane urządzenia.

B. KAZNOWSKI

Kpt. Józef Zawitkowski należy do takiej grupy lekarzy, którzy nie zajmują się leczeniem chorych. Wypróbowuje właśnie na sobie kostium kompensacyjny, którego jest twórcą. Zanim Instytut odda kostium do eksploatacji, musi istnieć absolutna pewność, że konstrukcja jest dobra.

Jak ochronić pilota przed szkodliwymi warunkami lotu? Nad tym właśnie głowią się pracownicy instytutu. Hełmy przeciwwstrząsowe chronią głowę pilota w wypadkach szczególnych. Na przykład w chwili użycia katapulty hełm chroni głowę przed silnym uderzeniem powietrza.



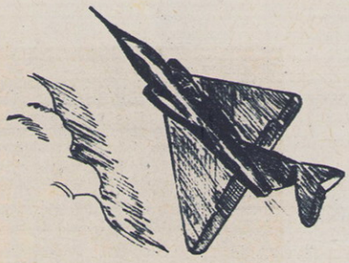
NASZ WIELKI KONKURS „Podniebnym szlakiem"

TO MIEJSCE CZEKA NA CIEBIE

KONKURS nasz polega na odgadnięciu aktualnego hasła, związanego oczywiście z lotnictwem. Aby je odgadnąć, należy najpierw ustalić co przedstawiają zamieszczone rysunki. Sądzimy, że z tą częścią konkursu uporacie się szybko, przecież to takie łatwe — prawda? Nie wątpimy poza tym, że problematyka lotnicza nie jest Wam obca, jeżeli czytacie — chociaż od czasu do czasu — „Skrzydlatą", „Wiraże" lub książki lotnicze.

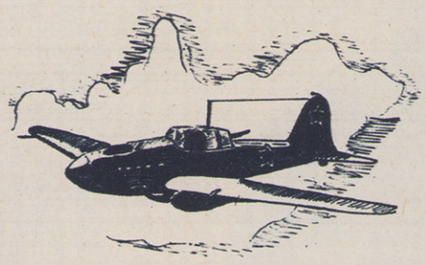
Jednakże dziś, z okazji Dni Lotnictwa, idziemy Wam na rękę i zamieszczamy tekst pomocniczy do odgadnięcia rysunków. Oto on:

1. Układ skrzydeł lub grecka litera . . . . . .
2. Nazwisko Polaka, który dokonał pierwszych lotów w okolice Bieguna Północnego . . . . . .
3. Typ radzieckiego samolotu wojskowego . . . . . .
4. Część skrzydła . . . . . .
5. Nazwisko bohatera rajdu na trasie Warszawa — Tokio — Warszawa . . . . . .
6. Nazwa znanego szyku w lotnictwie . . . . . .
7. Państwo, którego samoloty wojskowe posiadają reprodukowany obok znak rozpoznawczy . . . . . .
8. Mityczny lotnik . . . . . .
9. Typ polskiego szybowca . . . . . .
10. Imię konstruktora samolotu, na którym pilot Abłamowicz ustanowił rekord świata . . . . . .
11. Nazwa polskiego pułku lotniczego, który powstał w ZSRR . . . . . .
12. Nazwa przedsiębiorstwa lotniczego . . . . . .



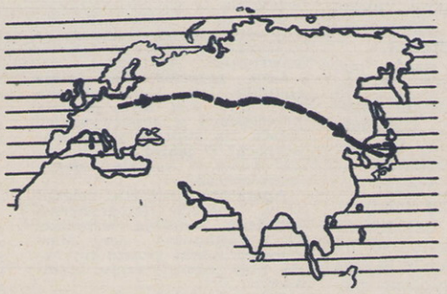
1

2

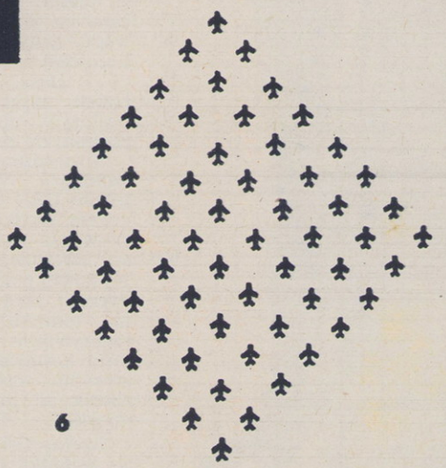


3

4



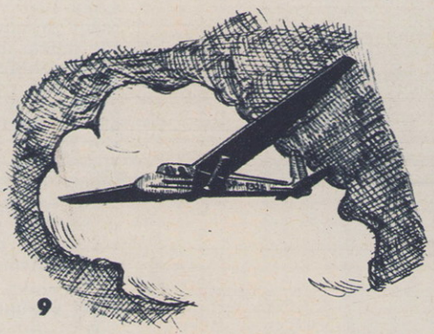
5



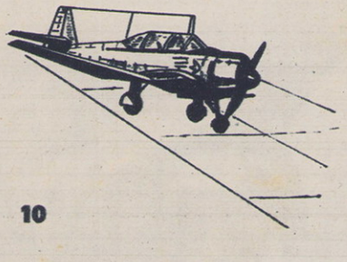
6

7

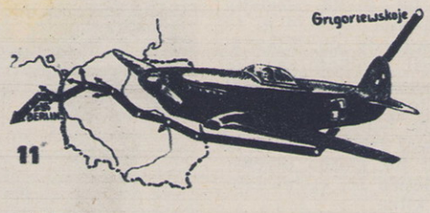
8



9



10



11

12

Co należy uczynić dalej? Przede wszystkim odgadnięte wyrazy wpisać w wykropkowane miejsca. Pierwsze litery tych wyrazów ustawione w kolejności dadzą aktualne hasło.

Rozwiązanie **(tylko na kartkach pocztowych,** na które należy nakleić również zamieszczony poniżej mały kupon konkursu; bez niego bowiem żadne rozwiązanie prawidłowe nie weźmie udziału w losowaniu bardzo cennych nagród), tzn. hasło wraz z wyrazami pomocniczymi należy nadesłać do redakcji „Skrzydlatej Polski" (adres: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52) w terminie do **15 września br.** (decyduje data stempla pocztowego). Nie zapomnijcie podać przy tym swego adresu.

To wszystko czego od Was żądamy. Jeżeli więc będziecie mieli trochę szczęścia w losowaniu, spodziewajcie się którejś z następujących nagród:

I. PRZELOT NA WOJSKOWYM MYŚLIWSKIM SAMOLOCIE ODRZUTOWYM (nagroda Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK).

II—IV. PRZELOTY PASAŻERSKIMI SAMOLOTAMI na dowolnie obranej linii krajowej tam i z powrotem (nagrody PLL „Lot").

V. PRZELOT NA ŚMIGŁOWCU WOJSKOWYM (nagroda Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa).

VI—X. Przeloty (15-minutowe) na samolotach sportowych (nagrody Aeroklubu PRL).

XI—XII. Radioaparaty turystyczne „Szarotka" (nagrody Wydawnictw Komunikacyjnych).

XIII. Aparat fotograficzny „Start" (nagroda „Skrzydlatej").

XIV. Zegarek na rękę (nagroda „Skrzydlatej").

XV. Biblioteczka lotnicza (nagroda „Wiraży") i całe mnóstwo najnowszych książek lotniczych (w miarę możności z dedykacjami autorów).

Listę nagrodzonych ogłosimy w drugiej połowie września w tygodnikach: „Skrzydlata Polska" i „Wiraże".

P a m i ę t a j c i e !

Zanim pilot wojskowy wsiądzie do kabiny odrzutowca — musi wykazać się gruntowną znajomością współczesnego lotnictwa.

DAJEMY WAM SZANSĘ PRZELOTU NA WOJSKOWYM SAMOLOCIE ODRZUTOWYM PO PRZECZYTANIU TEGO NUMERU I PRAWIDŁOWYM ROZWIĄZANIU KONKURSU!

— wyciąć i nakleić —
— na pocztówkę —

KUPON KONKURSU „Podniebnym szlakiem"

Główna nagroda PRZELOT NA ODRZUTOWCU

GŁÓWNA NAGRODA — LOT NA ODRZUTOWCU

PODRÓŻUJCIE SZYBKO I WYGODNIE

SAMOLOTAMI
POLSKICH LINII LOTNICZYCH **LOT**

Bezpośrednie połączenia na liniach zagranicznych z Warszawy do:

Amsterdamu — Aten — Belgradu — Brukseli — Budapesztu — Bukaresztu — Berlina — Kopenhagi — Londynu — Moskwy — Paryża — Pragi — Sofii — Tirany — Wiednia — Wilna — Zurichu —

na liniach krajowych z Warszawy do:

Gdańska — Krakowa — Poznania — Rzeszowa — Szczecina — Wrocławia.

Informacje:
Warszawa — Kasy MDM — Plac Konstytucji 3, tel. 8-75-70; 8-90-61.

Biura Dyrekcji — Grójecka 17, tel. 8-90-61.

30 LAT DOŚWIADCZEŃ
Ponad 1,5 miliona zadowolonych pasażerów

DOKOŃCZENIE ZE STR. 14

mln km i przewieziono (do dnia 31.XII.1958) ponad półtora miliona pasażerów. Dyrektorem naczelnym PLL „Lot" jest Jan Krzywicki. Adres: Warszawa, Grójecka 17.

PZL. Skrót nazwy Państwowe Zakłady Lotnicze.

R

RWD. Samoloty konstrukcji i produkcji Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych na Okęciu, biorą swą nazwę od nazwisk konstruktorów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego. Samoloty RWD należały do najlepszych w okresie międzywojennym, zwyciężając w różnych zawodach i ustalając szereg rekordów międzynarodowych.

S

SCIPIO DEL CAMPO MICHAŁ. Inżynier, jeden z najstarszych pilotów polskich. Od 1910 r. popisywał się swymi lotami w kraju i wielu miastach Europy. W 1911 roku odbył słynny wówczas przelot na samolocie (z pasażerem) z Warszawy do Petersburga. Był szefem pilotażu w pierwszej polskiej szkole lotniczej towarzystwa „Aviata" na Polu Mokotowskim w Warszawie. Obecnie mieszka i pracuje w Katowicach.

SKALSKI STANISŁAW. Podpułkownik-pilot. Zestrzelił 19 samolotów hitlerowskich. Był dowódcą dywizjonu i później „skrzydła" w lotnictwie polskim na Zachodzie. Pełni obecnie czynną służbę w WP.

SKARŻYŃSKI STANISŁAW. Słynny pilot sportowy i wojskowy okresu międzywojennego. Wsławił się przede wszystkim przelotem rajdowym dookoła Afryki w 1931 roku (wraz z inż. Markiewiczem) oraz przelotem na RWD-5 bis przez południowy Atlantyk (St. Louis — Macelo, odległość 3 582 km). Za ten ostatni wyczyn, który był rekordem międzynarodowym, otrzymał od FAI medal Bleriota. W czasie ostatniej wojny był pilotem bombowym w lotnictwie polskim na Zachodzie. Zginął nad Kanałem La Manche w 1942 roku.

SZD. Skrót nazwy Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Placówka naukowo-badawcza (dawniej Instytut Szybownictwa) w Bielsku-Białej. Zajmuje się projektowaniem prototypów szybowców, a także produkcją seryjną. Z tego zakładu pochodzą najsłynniejsze polskie szybowce, m. in. „Mucha", „Jaskółka" i „Bocian". Dyrektorem jest mgr inż. Wł. Nowakowski.

SOŁTYK TADEUSZ. Docent, konstruktor samolotów sportowych. Od roku 1945 skonstruował samoloty „Szpak", „Żak", „Junak", „Zuch", „Żuraw". W roku 1956 skonstruował samolot TS-8 „Bies".

T

TAŁDYKIN JAN. Radziecki oficer-pilot, dowódca 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Zestrzelił 8 samolotów hitlerowskich. Zasłużony wychowawca i nauczyciel polskich lotników. Zginął nad Wałem Pomorskich w 1945 roku.

TAŃSKI CZESŁAW. Artysta-malarz. Pionier lotnictwa w Polsce. W 1896 roku zbudował m. in. szybowiec „Lotnia", wykonując na nim szereg udanych wzlotów.

U

URBANOWICZ W. Podpułkownik, pilot myśliwski ostatniej wojny w lotnictwie polskim na Zachodzie. Zestrzelił 15 samolotów hitlerowskich i 2 japońskie.

W

WARSZAWA. Nazwa najstarszej jednostki Ludowego Lotnictwa Polskiego i Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, który powstał w Związku Radzieckim 1 września 1943 roku. Na swym szlaku bojowym spod Warszawy do Berlina piloci pułku wykonali 1 400 lotów bojowych w czasie 1 393 godziny. Sztandar pułkowy udekorowany został Krzyżem Virtuti Militari V klasy.

WITOSZYŃSKI CZESŁAW. Wybitny uczony. Założyciel i twórca Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie (1926 r.). Autor szeregu nowatorskich prac z dziedziny aerodynamiki, między innymi opracował nową teorię obliczania śmigieł. Zmarł w 1948 roku.

WITEK ADAM. Pilot-instruktor Szkoły Szybowcowej w Jeżowie koło Jeleniej Góry. Na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie w 1958 r. zdobył mistrzostwo świata w klasie standard.

Z

ZBIERAŃSKI CZESŁAW. Konstruktor pierwszego polskiego latającego samolotu-dwupłata, który zbudował wspólnie ze Stanisławem. Cywińskim w 1910 roku. Samolot ten oblatany został oficjalnie w 1911 roku przez Michała Scipio del Campo na Polu Mokotowskim w Warszawie.

ZEFIR. Wysokowyczynowy szybowiec eksperymentalny konstrukcji SZD.

Ż

ŻAR. Górska Wyczynowa Szkoła Szybowcowa APRL w powiecie żywieckim — „Mekka" polskich szybowników w pierwszych latach powojennych. Kierownikiem jej jest Adam Dziurzyński, któremu FAI przyznało w tym roku dyplom im. P. Tissandiera.

ŻWIRKO FRANCISZEK. Wybitny pilot wojskowy i sportowy, zwycięzca Challenge w 1932 roku (wraz z inż. St. Wigurą). Zginął tragicznie 11.IX. 1932 roku w Cierlicku (Czechosłowacja).

ŻURAKOWSKI BRONISŁAW. Inżynier, konstruktor pierwszych polskich śmigłowców „GIL" i „ŻUK".

WYDAJĄ WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

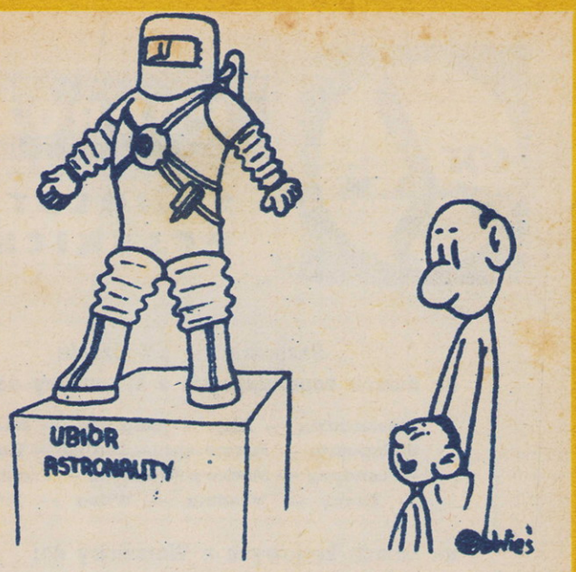
Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium w składzie: **JERZY R. KONIECZNY** — redaktor naczelny, **JERZY ZARĘBSKI** — sekretarz redakcji, **PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI,** inż. **J. WOJCIECHOWSKI.**

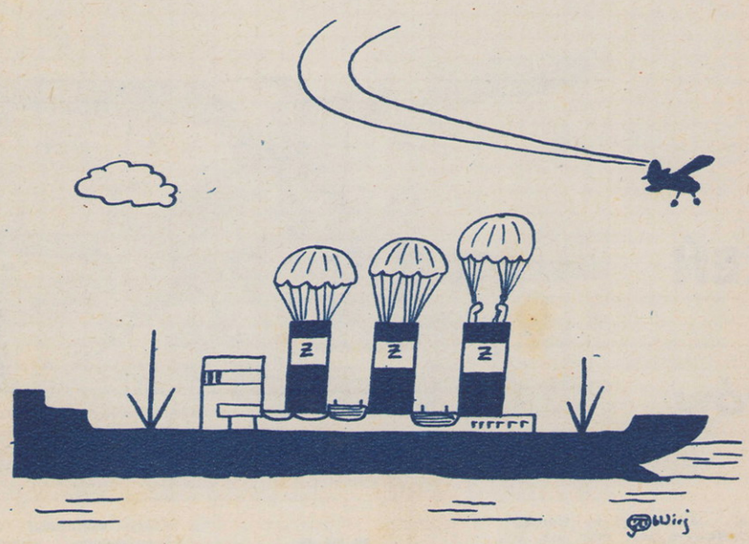
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

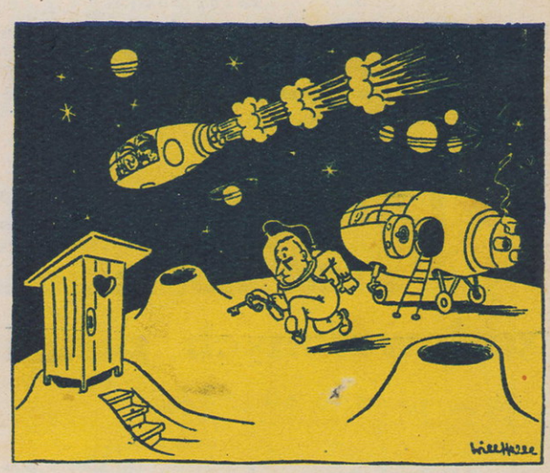
NUMER PODPISANO DO DRUKU 19.VIII. 1959 R. NAKŁAD 50 000 EGZ. Zam. 4678/C W-48

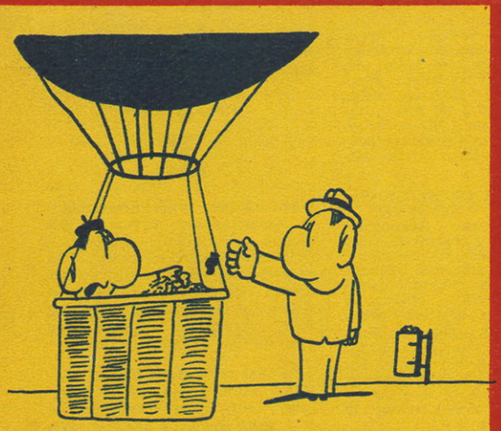
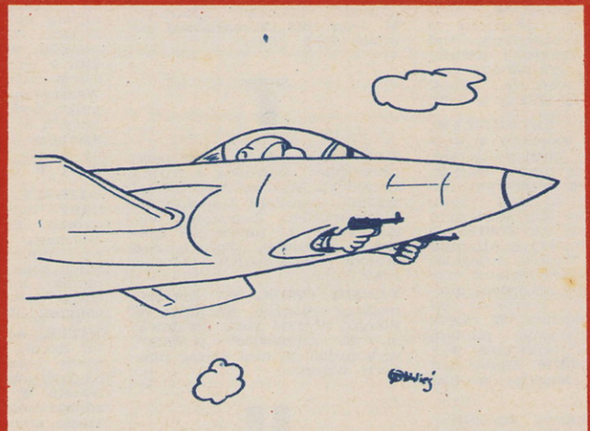
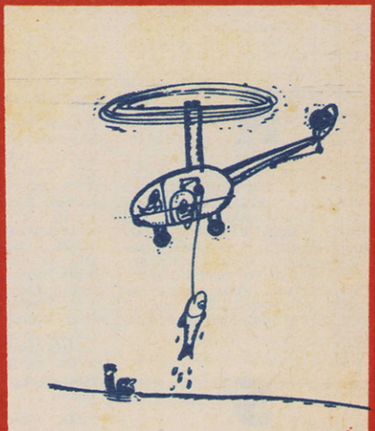
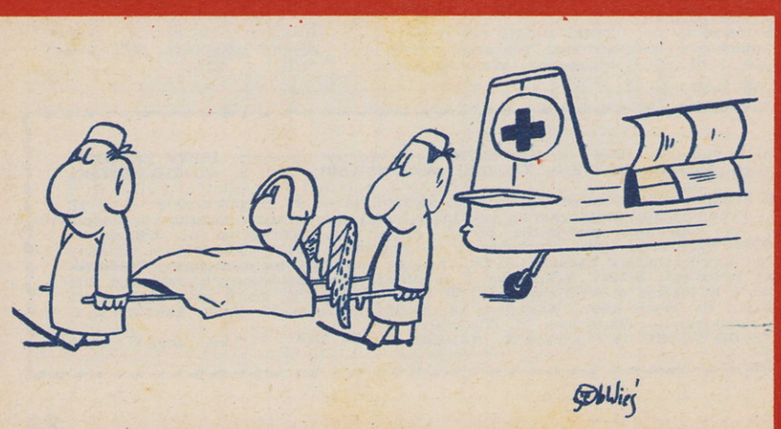
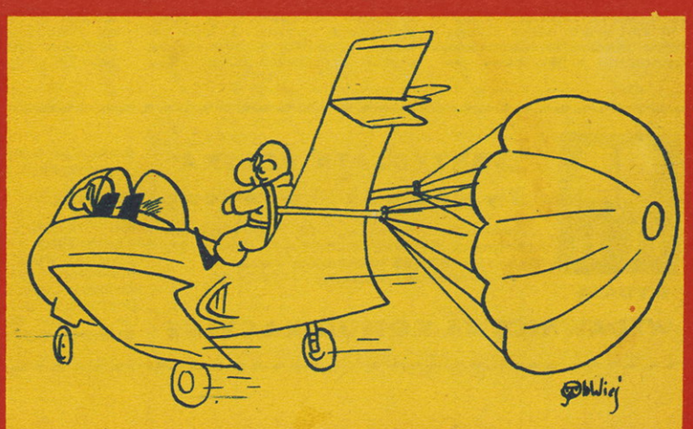
HUMOR • HUMOR • HUMOR



...A jak on zechce siusiu:







— Kosz na śmiecie jest tam!